



Le côté obscur de Volkswagen

GREENPEACE

SOMMAIRE

Informations clés	1
Résumé	2
Les moteurs des changements climatiques	4
Le groupe Volkswagen, acteur clé du marché automobile	8
1. Réduction d'émissions : Volkswagen traîne les pieds	10
2. Modèles économes en carburant et véhicules prototypes : un écran de fumée verte	12
3. Barrer la route au progrès	14
Conclusion : Volkswagen peut et doit faire mieux	20
Références	22



INFORMATIONS CLÉS

1. Avec une voiture sur cinq vendues en Europe, le groupe Volkswagen est le premier constructeur automobile européen. Il envisage de devenir numéro un mondial, d'ici à 2018.
2. Autre ambition affichée par le groupe allemand : devenir le constructeur « le plus respectueux de l'environnement ». Pourtant, quand il s'agit de réduire la consommation de carburant de son parc, Volkswagen traîne les pieds. Le groupe a certes développé des technologies au service de modèles très économes en carburant, mais ces véhicules ne sont pas produits à grande échelle.
3. En tant que leader européen du secteur, Volkswagen possède la plus grosse empreinte climatique de tous les constructeurs d'Europe.
4. Volkswagen pénalise les consommateurs qui souhaitent acquérir des véhicules plus sobres et plus propres en gonflant artificiellement le prix de ces véhicules et en les marginalisant du reste de son parc.
5. En 2010, les modèles les plus économes en carburant constituaient à peine 6 % des ventes du groupe.
6. Volkswagen s'efforce de détourner l'attention de ses mauvaises performances environnementales en développant des prototypes « super efficaces » qui, hélas, ne sont pas destinés à la production en série.
7. Volkswagen a été l'un des moteurs de la campagne de lobbying contre l'adoption, par l'Union européenne, de normes d'efficacité énergétique pour les véhicules. Outre-Atlantique, il a également lutté contre l'adoption de normes rigoureuses.
8. Volkswagen a plus de membres siégeant au conseil de l'ACEA (l'Association des constructeurs européens d'automobiles, l'un des groupes de pression les plus influents d'Europe) que n'importe quelle autre entreprise. L'ACEA est le chef de file du lobbying contre l'adoption d'une réglementation ambitieuse sur l'efficacité énergétique des véhicules.
9. Malgré son greenwashing, Volkswagen s'oppose à l'adoption, à l'échelon européen, de deux politiques climatiques nécessaires pour stimuler l'innovation et promouvoir une technologie plus propre dans le secteur automobile. Ces mesures qui permettraient aussi aux automobilistes de faire des économies et aideraient l'Europe à diminuer sa dépendance au pétrole.
10. Volkswagen a toutes les clés en main pour améliorer ses performances. Si elle produisait en grande quantité ses modèles les plus économes en carburant, plutôt que de facturer en option et au prix fort ses technologies moins énergivores, le constructeur pourrait réduire de façon considérable la consommation de carburant et les émissions de son parc. En appliquant ses technologies les plus avancées à l'ensemble de sa flotte, la marque allemande améliorerait non seulement ses propres performances, mais aussi celles du parc automobile européen dans son ensemble.



RÉSUMÉ

Le groupe Volkswagen est le premier constructeur automobile européen. À plusieurs reprises, il a affirmé vouloir devenir un constructeur « vert ». Mais jusqu'à présent, il ne s'est pas montré à la hauteur de ses ambitions « vertueuses ». En effet, bien qu'ayant mis au point des technologies permettant d'améliorer l'efficacité énergétique de ses véhicules, le constructeur tarde à en faire bénéficier l'ensemble de sa flotte. De plus, il s'emploie activement à empêcher l'adoption de politiques climatiques ambitieuses à l'échelle européenne. Il est temps que Volkswagen quitte le côté obscur...

Il ne faut pas sous-estimer l'influence qu'exerce Volkswagen sur le marché automobile. Leader européen, le constructeur allemand compte bien ravir à Toyota¹ sa place de numéro un mondial à l'horizon 2018². Le groupe Volkswagen ne possède pas moins de neuf marques³ très connues, mais également une participation majoritaire dans la société Porsche. Une

voiture sur cinq vendues en Europe est une Volkswagen, et le groupe espère asseoir sa domination à l'échelle mondiale en augmentant ses ventes au États-Unis, mais aussi en investissant les marchés émergents tels que la Chine et l'Inde.

**LA PLUPART DES VÉHICULES
DU GROUPE VOLKSWAGEN
COMPTENT TOUJOURS PARMIS
LES PLUS POLLUANTS D'EUROPE.**

Volkswagen affirme avoir « l'ambition de devenir le premier constructeur automobile mondial, tant du point de vue économique qu'écologique⁴ », et ses modèles se classent régulièrement parmi les dix véhicules les plus verts⁵. Dans de nombreux spots publicitaires, le groupe met en avant son engagement en faveur de la protection de l'environnement⁶. Mais comparés à d'autres constructeurs de modèles de série, la plupart des véhicules du groupe Volkswagen comptent parmi les plus polluants d'Europe⁷...

Ainsi, quand il s'agit de réduire la consommation de carburant de son parc de véhicules, Volkswagen traîne les pieds. Le groupe a certes développé des technologies au service de modèles très économes en carburant, mais ces véhicules ne sont pas produits à grande échelle. Et malgré ses belles paroles, il s'oppose à l'adoption, à l'échelon européen, de deux politiques climatiques nécessaires pour stimuler l'innovation et promouvoir

une technologie plus propre dans le secteur automobile, et qui permettraient aussi aux automobilistes de faire des économies et d'aider l'Europe à diminuer sa dépendance au pétrole.

S'il entend tenir ses promesses, le groupe Volkswagen doit rapidement améliorer l'efficacité énergétique de ses véhicules, et apporter son soutien à l'adoption de politiques climatiques ambitieuses à l'échelle européenne. Il doit notamment se prononcer publiquement en faveur d'un objectif de réduction de 30 % des émissions européennes de gaz à effet de serre, d'ici à 2020. En prenant une telle initiative, le groupe montrerait clairement l'exemple en matière de respect de l'environnement. Par ailleurs, en apportant son soutien au renforcement de la législation européenne en matière d'efficacité des véhicules, le groupe montrerait qu'il est véritablement déterminé à réduire les émissions de son parc, mais aussi la pollution liée à l'ensemble de l'industrie automobile.



LES MOTEURS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES



©Arthur JD/Greenpeace

Les changements climatiques bouleversent profondément nos vies. À l'heure actuelle, la concentration atmosphérique de gaz à effet de serre est bien plus élevée qu'elle ne l'a jamais été depuis 650 000 ans. La première cause de cette augmentation est notre utilisation de combustibles fossiles⁸. Malgré la multiplication des sommets sur le climat et les nombreuses négociations – toujours en cours – sur un accord mondial, la communauté internationale n'a réalisé, en définitive, que de timides avancées dans la lutte contre les changements climatiques.

Pour l'heure, l'Europe s'est engagée de façon unilatérale à réduire ses émissions de 20 % d'ici à 2020, par rapport au niveau de 1990. Cependant, cet objectif est inadapté : il ne permet pas de favoriser les investissements dans l'économie verte européenne, et ne reflète ni l'ampleur ni la rapidité de la croissance des technologies propres dans d'autres pays (notamment la Chine, désormais premier investisseur mondial en matière d'énergies renouvelables). Cet objectif est également insuffisant pour garantir le fonctionnement continu du dispositif phare de la politique climatique européenne, le système d'échange de quotas d'émissions, ou pour assurer que l'Europe soit en mesure d'atteindre son objectif de réduction à long-terme de 80 à 95 %, à l'horizon 2050. A l'heure actuelle, les gouvernements européens débattent de la nécessité de relever de 20 % à 30 % l'objectif de réduction fixé pour 2020. D'après une étude commandée par le gouvernement allemand, une diminution des émissions de 30 % permettrait de dynamiser les investissements et d'augmenter le PIB européen de 620 milliards d'euros d'ici à 2020⁹. Le passage à 30 % donnerait un nouvel élan aux négociations internationales sur le climat, garantissant plus de poids aux efforts fournis par l'Union européenne pour construire une nouvelle coalition de pays disposés à agir pour le climat.

Aujourd'hui, les pays de l'Union européenne consomment chaque année près de 670 millions de tonnes de pétrole¹⁰ (soit environ 13,68 millions de barils par jour¹¹), dont 60 % sont destinés au secteur du transport. Si aucune mesure politique supplémentaire n'est mise en œuvre, cette proportion devrait atteindre 65 % d'ici à 2030. La consommation des voitures particulières et des véhicules utilitaires représente plus de la moitié du pétrole utilisé par le secteur du transport¹².

La consommation de carburant des véhicules motorisés émet une quantité importante de gaz à effet de serre. Si l'ensemble des émissions européennes a baissé de 11 % entre 1990 et 2008, les émissions dues au transport ont augmenté de 24 % au cours de la même période¹³ et poursuivent leur courbe ascendante¹⁴. D'après les estimations de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), les voitures constituent la principale source des émissions liées au transport, avec près de 50 % du total.

À l'heure actuelle, l'Union européenne importe environ 85 % du pétrole qu'elle consomme. Mais cette dépendance pourrait atteindre au moins 90 % à l'horizon 2030¹⁵, les réserves de pétrole – très modestes – que l'UE possède sur son territoire étant en déclin. Si tel devait être le cas, les pétroles non conventionnels – qui nécessitent des techniques d'extraction dangereuses comme l'exploitation des sables bitumineux et pétroles de schiste, ou le forage en eaux profondes – risquent de représenter une plus grande part de la consommation de pétrole de l'UE. Pour l'heure on estime que, dans le monde, jusqu'à 13 % de la production de pétrole provient de sources non conventionnelles, essentiellement des forages en eaux profondes (probablement plus de 75 %), puis de l'exploitation des sables bitumineux¹⁶. Désormais, les compagnies pétrolières convoitent les réserves de l'Arctique, région qui abriterait l'équivalent de moins de trois ans de consommation de pétrole, selon les chiffres de la consommation mondiale actuelle¹⁷. Aussi, les voitures européennes pourraient bientôt rouler grâce à du pétrole extrait de forages dangereux dans les eaux de l'Arctique, dernière région préservée au monde.

LES VOITURES EUROPÉENNES POURRAIENT BIENTÔT ROULER GRÂCE À DU PÉTROLE EXTRAIT DE FORAGES DANGEREUX DANS LES EAUX DE L'ARCTIQUE, DERNIÈRE RÉGION PRÉSERVÉE AU MONDE.



©Cobbing/Greenpeace



Ci-dessus : les scientifiques de Greenpeace analysent les causes de la fonte de la banquise de l'Arctique ©Cobbing/Greenpeace

Ci-contre : en raison de l'épuisement des réserves de pétrole « facilement exploitables », les compagnies pétrolières se tournent vers l'exploitation des sables bitumineux, la façon la plus sale de produire du pétrole. ©Rezac/Greenpeace

Droite : l'explosion de la plateforme Deepwater Horizon, exploitée par BP, a causé la mort de 11 personnes et le déversement de millions de litres de pétrole dans le golfe du Mexique, entraînant la pire marée noire des États-Unis. ©Garde-côtes des États-Unis



Bien qu'il représente une part marginale de la consommation, ce pétrole non conventionnel nécessite un processus d'extraction coûteux et sa rentabilité est conditionnée à un prix du baril élevé. Mais le maintien à un haut niveau des cours du pétrole aggrave l'instabilité économique et géopolitique : il entraîne une hausse des coûts du transport pour les entreprises, et contribue à augmenter les prix des produits alimentaires et à exacerber les tensions militaires dans les régions productrices. Dans le même temps, un prix du baril élevé augmente les risques de faire dérailler la fragile reprise économique.

Mais quel que soit le cours du brut, consommer les dernières réserves de pétrole jusqu'à la dernière goutte nous expose également aux risques d'un emballement catastrophique du climat. Dans la dernière édition des « perspectives énergétiques mondiales » (World Energy Outlook), publiée par l'Agence internationale de l'énergie (AIE), le scénario « politiques actuelles » prévoit une augmentation de la température moyenne du globe de 6°C¹⁸. L'augmentation de la concentration atmosphérique en CO₂ pourrait avoir des impacts dévastateurs et, associée à une hausse des températures mondiales, entraîner la disparition de nombreuses espèces, menacer la diversité des écosystèmes¹⁹ et avoir des conséquences graves sur la vie de centaines de millions d'êtres humains²⁰.

L'alternative est sans équivoque : le monde a besoin d'aller au-delà du pétrole, en adoptant des politiques qui visent à réduire de façon considérable notre consommation d'hydrocarbures. D'après le World Energy Outlook de l'AIE, si l'on veut éviter les pires impacts des changements climatiques, la consommation mondiale de pétrole doit atteindre son niveau maximal en 2018

puis redescendre en-dessous de niveaux actuels d'ici à 2030, et des réductions d'émissions doivent également être mises en place dans d'autres secteurs²¹. Pour y parvenir, améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et réduire leur taille est incontournable.

La législation européenne adoptée en 2009 exige une amélioration continue de l'efficacité énergétique des nouvelles voitures vendues en Europe. Après s'être fortement opposé à l'introduction de la nouvelle loi, le secteur automobile a depuis montré qu'il était possible de réduire de façon considérable la consommation de carburant, en mettant en œuvre les technologies existantes. Plusieurs constructeurs sont désormais en bonne voie pour atteindre bien en avance leurs objectifs contraignants pour 2015. Toyota, par exemple, a pratiquement atteint son objectif avec six ans d'avance. Volkswagen, en revanche, est à la traîne²². On a également vu que le secteur automobile savait produire des véhicules électriques qui, lorsqu'ils fonctionnent à partir de sources d'énergie renouvelable, ne rejettent aucune émission.

Si l'on fixait des normes d'efficacité énergétique strictes mais réalisables (50 g de CO₂/km pour les voitures et 88 g de CO₂/km pour les véhicules utilitaires), on pourrait réduire la consommation de carburant du secteur européen des transports de 13 %, soit de 1,1 million de barils par jour, par rapport au statu quo²³. Cette réduction équivaut environ à la consommation de pétrole cumulée de l'Autriche, du Danemark, du Portugal, de la Norvège et de la Finlande²⁴, et représenterait une baisse de 8 % de la consommation de pétrole de l'ensemble de l'économie européenne²⁵.

MESURER LES ÉMISSIONS : DÉCRYPTAGE DES CHIFFRES

Aujourd'hui, environ 70 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre liées au transport font l'objet de réglementations nationales. Les États-Unis, l'Union européenne, le Japon, la Chine, l'Australie, le Canada et la Corée du Sud ont tous adopté des normes d'efficacité énergétique pour les véhicules. Dans certains pays, ces normes n'étaient au départ que des orientations facultatives, puis elles ont acquis partout un caractère contraignant, sauf en Australie. Le Mexique envisage prochainement de faire de même, tandis qu'une réglementation est en cours d'élaboration en Inde, en Indonésie et en Thaïlande²⁶.

Toutefois, en fonction des pays, il existe différentes façons de mesurer l'efficacité énergétique des véhicules. En Europe, les véhicules sont évalués en fonction du nombre de grammes de dioxyde de carbone (CO₂) qu'ils rejettent à chaque kilomètre parcouru (XX g de CO₂/km). Les mesures sont obligatoires pour tous les modèles et doivent être effectuées conformément à la procédure établie par l'Union européenne. En Allemagne, comme en France ou en Belgique, on décrit souvent l'efficacité des voitures en fonction du nombre de litres de carburant qu'elles consomment tous les 100 kilomètres

parcourus (« XX litres/100 km »). Ces deux valeurs peuvent être converties au moyen d'un simple calcul : la combustion d'un litre d'essence produit environ 23 grammes de CO₂, et celle d'un litre de diesel environ 26 grammes de CO₂. Par exemple, pour décrire la consommation de carburant d'une Golf 1,4 59 kW, on dit souvent qu'elle rejette 149 g de CO₂/km, ou qu'elle consomme 6,4 litres/100 km. Aux États-Unis, les véhicules sont classés en fonction du nombre de miles parcouru pour chaque gallon de carburant consommé (« miles per gallon » ou « mpg »). Les méthodes de mesures sont différentes, mais le tableau ci-dessous présente des équivalences approximatives qui pourront vous guider.

Union européenne	Allemagne	États-Unis
95 g de CO ₂ par km	4,1 litres aux 100 (essence)	62 mpg
130 g de CO ₂ par km	5,6 litres aux 100 (essence)	52 mpg

PLUSIEURS CONSTRUCTEURS SONT DÉSORMAIS EN BONNE VOIE POUR ATTEINDRE BIEN EN AVANCE LEURS OBJECTIFS CONTRAIGNANTS POUR 2015. TOYOTA, PAR EXEMPLE, A PRATIQUÉMENT ATTEINT SON OBJECTIF AVEC SIX ANS D'AVANCE. VOLKSWAGEN, EN REVANCHE, EST À LA TRAÎNE.

LE GROUPE VOLKSWAGEN, ACTEUR CLÉ DU MARCHÉ AUTOMOBILE

Le groupe Volkswagen – qui compte parmi ses actionnaires Qatar Petroleum²⁷, la compagnie pétrolière nationale du Qatar, et le land de Basse-Saxe – possède 62 usines de production implantées dans 15 pays européens et sur les continents américain, asiatique et africain²⁸. En 2010, le nombre de véhicules fabriqués par le groupe a augmenté pour atteindre 7,2 millions, soit 11,4 % du marché mondial des voitures particulières²⁹. La même année, la firme allemande a vendu près de trois millions de voitures particulières en Europe, soit une voiture sur cinq (21 %) ³⁰.

Sur certains segments du marché, la domination de Volkswagen est encore plus marquée. Dans l'ensemble de l'Europe, la petite voiture familiale, encore appelée « compacte », est désormais le véhicule le plus vendu. D'après l'Office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur (KBA), la classe des compactes représente désormais près de 28 % de l'ensemble

du marché allemand, premier marché automobile européen³¹. Sur ce segment, en Allemagne, une voiture vendue sur trois est une Volkswagen³². La Golf est d'ailleurs si populaire que l'ensemble du segment est parfois appelé le « segment Golf³³ ».

La dimension, la puissance et l'influence du groupe Volkswagen en font l'un des piliers du marché mondial de l'automobile, et le principal acteur du marché européen. Et lorsqu'il s'agit pour les constructeurs automobiles d'assumer leurs responsabilités environnementales, cette influence peut être à bon ou à mauvais escient.

Au cours des dernières années, bien qu'il prétende le contraire, le groupe Volkswagen s'est servi de son influence pour barrer la route à toute mesure de protection du climat. Cette opposition a pris trois formes différentes.

LA LÉGISLATION SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

En 2009, l'Union européenne a mis en place de nouvelles normes de performance en matière d'émissions pour les voitures. L'objectif : ramener, d'ici à 2015, à 130 grammes de CO₂ par kilomètre les émissions moyennes du parc européen de voitures neuves. Chaque constructeur s'est vu assigner un objectif différent, déterminé en fonction du poids moyen des véhicules et de leurs performances en matière de rejet de CO₂ au moment de l'adoption de la législation. Ainsi, par exemple, l'objectif de BMW est de 138 g de CO₂/km, ce constructeur produisant des véhicules lourds et volumineux, tandis que les véhicules de Fiat, plus petits, doivent émettre au maximum 116 g de CO₂ par km. Le dispositif a été prévu pour que, sur l'ensemble de la flotte européenne, les émissions des nouveaux véhicules s'établissent en moyenne à 130 g de CO₂/km d'ici à 2015.

Volkswagen a été l'un des moteurs de la campagne de lobbying menée contre l'adoption de cette législation sur l'efficacité énergétique des véhicules.

Le 26 janvier 2007, la firme Volkswagen s'est associée à d'autres constructeurs automobiles allemands pour envoyer une lettre aux commissaires européens, leur demandant de reconsidérer les propositions visant à imposer un objectif contraignant maximum de 120 g de CO₂ par km pour les nouvelles voitures vendues en Europe d'ici à 2012.

Selon les constructeurs, un tel objectif n'était « pas réalisable d'un point de vue technique », et aurait constitué une « intervention politique et industrielle massive, au détriment de l'industrie automobile européenne dans son ensemble, et allemande en particulier ». Ils ont même évoqué le spectre d'une déstabilisation industrielle de grande envergure : « La conséquence directe serait la délocalisation d'un grand nombre d'emplois existant dans les usines européennes de production automobile et chez leurs fournisseurs³⁴ ». De la part d'un employeur aussi important que Volkswagen, cette déclaration pouvait être perçue comme une grave menace d'autant que, deux mois auparavant, le groupe allemand avait annoncé des plans de restructuration susceptibles d'entraîner la disparition de 4 000 emplois dans la région de Bruxelles³⁵.

En réalité, cette menace n'était pas fondée. Plusieurs constructeurs automobiles sont désormais en bonne voie pour atteindre bien en avance les objectifs contraignants qu'on leur a assignés pour 2015. Toyota, par exemple, a pratiquement atteint son objectif avec six ans d'avance³⁶.

Lorsque la législation a été élaborée, un objectif à moyen terme, plus ambitieux, a également été fixé pour 2020 : 95 g de CO₂ par km. Les modalités de réalisation de cet objectif seront déterminées dans le cadre d'un examen de la législation, qui devrait intervenir au cours des deux prochaines années. Un nouvel objectif doit également être arrêté pour 2025.



LE GROUPE VOLKSWAGEN S'EST SERVI DE SON INFLUENCE POUR BARRER LA ROUTE À TOUTE MESURE DE PROTECTION DU CLIMAT.



1. RÉDUCTION D'ÉMISSIONS : VOLKSWAGEN TRAÎNE LES PIEDS

Le groupe Volkswagen possède la plus grosse empreinte climatique de tous les constructeurs automobiles européens. D'après les estimations de la Figure 1, les nouvelles voitures vendues par la marque allemande en 2009 ont rejeté plus de cinq millions de CO₂ chaque année³⁷, représentant 23 % de la consommation de pétrole et des émissions de CO₂ des nouvelles voitures européennes³⁸.

L'empreinte carbone de Volkswagen est telle que le moindre changement apporté à sa flotte par le constructeur aurait des effets considérables sur l'ensemble des

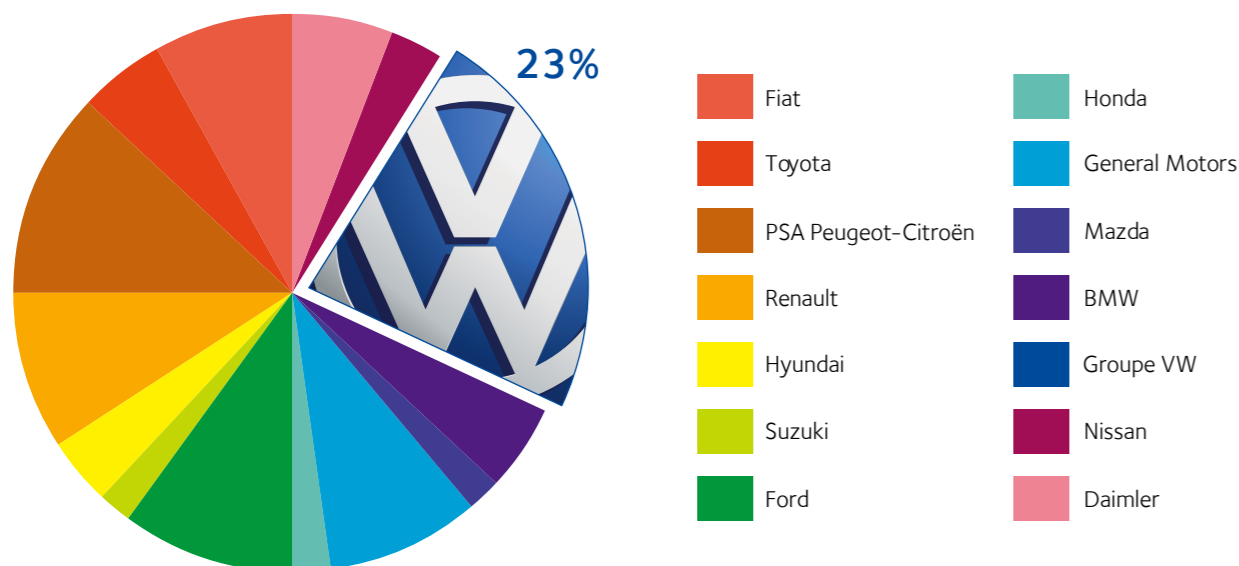
émissions des véhicules au niveau européen. Mais à ce jour, bien que le Volkswagen affirme vouloir « montrer l'exemple », le groupe affiche de bien piètres résultats.

Entre 2006 et 2009, Volkswagen est parvenue à réduire les émissions moyennes de sa flotte de 7,8 % en moyenne, contre 18 % pour BMW et 14 % pour Toyota. Les chiffres provisoires pour 2010 montrent que Volkswagen a légèrement accéléré la marche au cours de cette année, avec une diminution d'environ 5 % des émissions de son parc européen. Toutefois, Volkswagen continue de marquer le pas derrière la plupart de fabricants de véhicules de série³⁹. Si les progrès accomplis doivent être soulignés, il faut aussi

rappeler que le constructeur ne s'est décidé à agir que tardivement, se conformant au strict minimum requis par la loi européenne après s'être vivement opposé à l'adoption de celle-ci⁴⁰. Pour revoir sa copie en matière de réduction de CO₂, Volkswagen a attendu la mise en place d'un cadre juridique obligeant tous les constructeurs à produire des voitures plus propres. Une fois contrainte d'améliorer sa technologie, la marque allemande a prouvé que ses propres objections vis-à-vis des normes actuelles n'étaient pas justifiées.

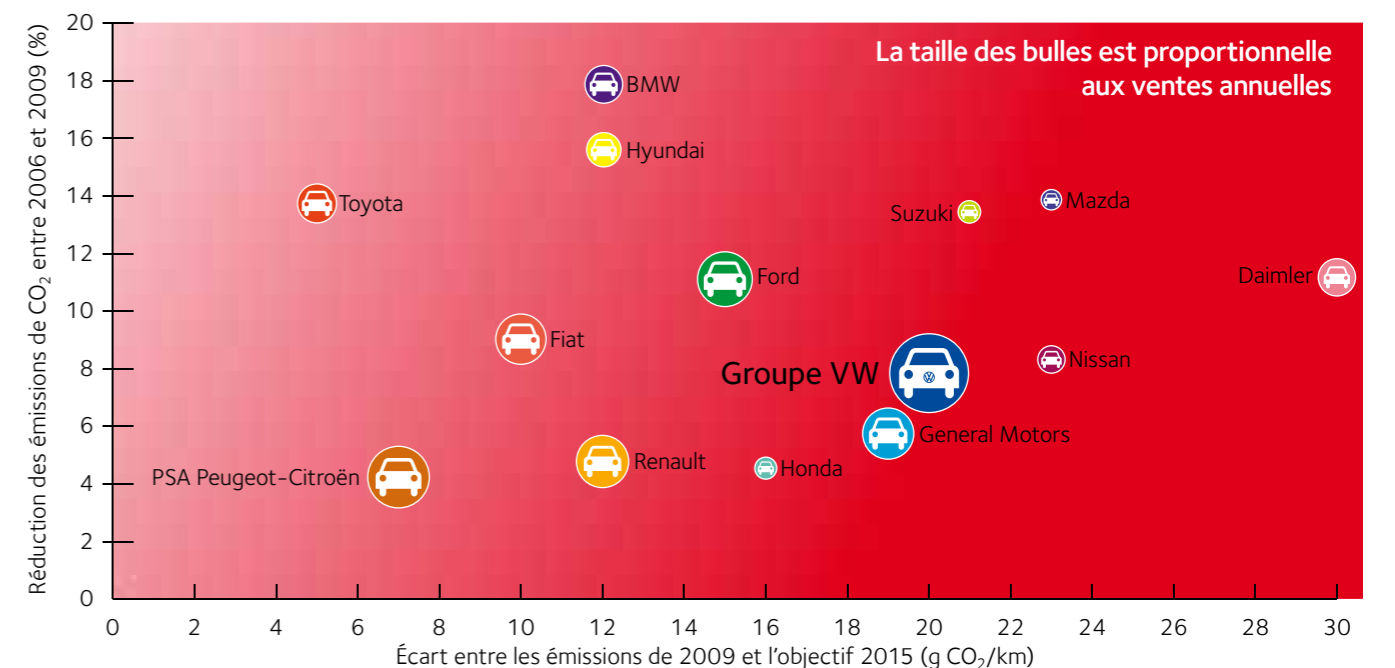
POUR REVOIR SA COPIE EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE CO₂, VOLKSWAGEN A ATTENDU LA MISE EN PLACE D'UN CADRE JURIDIQUE OBLIGEANT TOUS LES CONSTRUCTEURS À PRODUIRE DES VOITURES PLUS PROPRES.

FIGURE 1 : ESTIMATION DES ÉMISSIONS REJETÉES PAR LES NOUVELLES VOITURES VENDUES EN EUROPE EN 2009



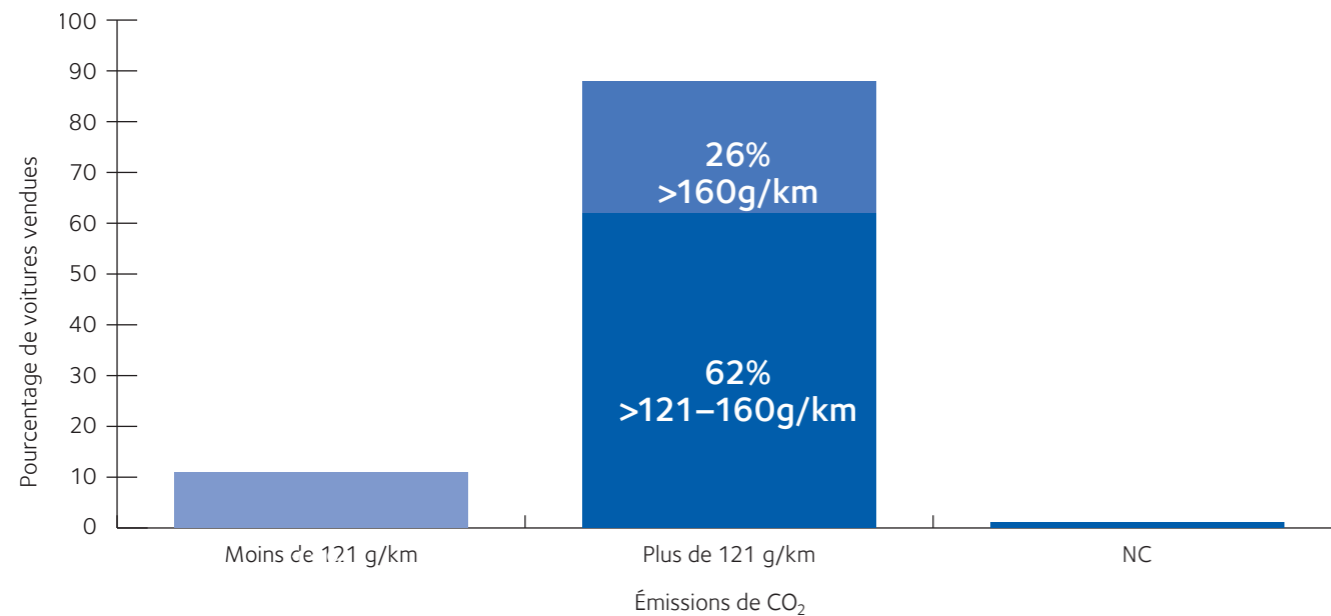
Estimations réalisées par Greenpeace à partir des données de T&E

FIGURE 2 : PROGRÈS RÉALISÉS PAR LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS MOYENNES DE LEUR PARC



Sur ce graphique, on peut voir que Volkswagen est à la fois loin de l'objectif fixé pour 2015, et qu'il a fait moins d'efforts pour réduire ses émissions que d'autres grands constructeurs. Source : T&E

FIGURE 3 : PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES DES VOITURES VENDUES PAR LE GROUPE VOLKSWAGEN EN 2009



Source : Commission européenne, Surveillance des émissions de CO₂, 2009, http://ec.europa.eu/clima/documentation/transport/vehicules/cars_en.htm

2. MODÈLES ÉCONOMES EN CARBURANT ET VÉHICULES PROTOTYPES : UN ÉCRAN DE FUMÉE VERTE

Si la marque allemande a tardé à diminuer les émissions de son parc, elle a en revanche été plus prompte à mettre en avant ses performances prétendument écologiques. Volkswagen affirme ainsi avoir « l'ambition de devenir le premier constructeur automobile mondial, tant du point de vue économique qu'écologique⁴¹ ». Dans son Rapport de développement durable 2009, le groupe va plus loin en affirmant vouloir devenir le constructeur « le plus respectueux de l'environnement⁴² ». D'après ce rapport, cet objectif sera atteint en « fixant de nouvelles normes écologiques dans le secteur de la construction automobile, afin de mettre sur les routes les voitures les plus propres, les plus économiques et les plus fascinantes⁴³ ».

Mais ces paroles n'ont pas été suivies d'effet. Selon les données officielles de l'Union européenne, 88 % des nouvelles voitures vendues par Volkswagen en 2009 rejettent plus de 120 g de CO₂ par km, et le constructeur a vendu deux fois plus de véhicules émettant plus de 160 g de CO₂ par km que de voitures émettant moins de 120 g de CO₂ par km (voir Figure 3).

Les modèles du groupe Volkswagen qui figurent souvent dans les listes des dix voitures « les plus vertes⁴⁴ », et qui apparaissent dans les publicités du constructeur pour mettre en avant son engagement écologique⁴⁵, sont en réalité des séries limitées de modèles « classiques », non représentatives de la majorité de ses ventes actuelles.

Dans son Rapport de développement durable 2010, le groupe reconnaît lui-même qu'entre « 2007 et 2010, les ventes mondiales des modèles économes en carburant des marques Audi, Volkswagen, Volkswagen utilitaires, SEAT et Škoda, appartenant au groupe Volkswagen, ont été multipliées par 12, passant de 32 500 à 402 400 unités⁴⁶ ». Ces marques représentent 99 %

de l'ensemble des ventes du groupe. En d'autres termes, même en tenant compte de cette augmentation, les modèles intégrant les normes et technologies les plus efficaces ne représentent que 5,6 % du total des ventes de ces cinq marques (et 6 % du total des ventes de l'ensemble du groupe)⁴⁷. À l'heure actuelle, le groupe Volkswagen n'applique pas ses technologies et normes les plus efficaces à tous ses modèles de véhicules. Seuls certains modèles sont disponibles dans des versions plus « sobres », et ils sont commercialisés par le biais de gammes spécifiques.

Par exemple, les modèles de Škoda les plus sobres font partie de la gamme « Greenline », tandis que certains modèles Volkswagen peuvent être équipés de technologies « BlueMotion » pour améliorer leur efficacité énergétique. Il existe ainsi près de 70 variantes de la Golf. Son modèle « BlueMotion » le plus sobre rejette 99 g de CO₂ par km (consommation diesel de 3,8 litres/100 km). Mais la majorité des modèles Golf sans option BlueMotion émettent plus de 130 g de CO₂ /km (modèles essence) ou 120 g de CO₂ /km (modèles diesel), et certains peuvent dégager jusqu'à 199 g de CO₂ /km (8,5 l/100 km, modèles essence). Le modèle de base le moins cher émet 149 g de CO₂ /km – soit 50 grammes de plus par kilomètre que la version BlueMotion la plus efficace disponible sur le marché⁴⁸.

Les versions « efficaces » des véhicules Volkswagen sont commercialisées à des prix bien plus élevés que les modèles classiques. En Allemagne, la Golf BlueMotion 1,6 TDI 77 kW est vendue à 21 850 euros, tandis que le modèle équivalent sans la technologie BlueMotion coûte 20 825 euros, soit un écart d'un peu plus de 1 000 euros entre les deux véhicules. Les écarts de prix sont encore plus importants pour le modèle Polo : la Polo 1,2 TDI (99 g/km) est commercialisée à 15 050 euros, tandis

EN 2010, LES MODÈLES LES PLUS EFFICACES NE REPRÉSENTAIENT QUE 6 % DES VENTES DU GROUPE.

que la version BlueMotion (87 g/km) coûte 16 675 euros – soit une différence de 1 625 euros⁴⁹. D'après le cabinet de conseil PA Consulting, le véritable coût de l'équipement BlueMotion serait de 260 euros seulement, ce qui laisse penser que VW facture au prix fort l'intégration de ses technologies d'efficacité énergétique⁵⁰.

Décliner les normes BlueMotion sur l'ensemble des modèles Volkswagen permettrait de réduire de façon considérable la consommation de pétrole tout comme les émissions de CO₂. D'après les chiffres du constructeur lui-même, l'intégration de l'ensemble des technologies BlueMotion à tous les modèles Golf permettrait d'économiser près d'un litre de carburant tous les 100 km, ou de réduire les émissions de 20 g de CO₂ par km⁵¹. De plus, grâce à cette baisse importante de consommation de pétrole, les conducteurs pourraient réaliser des économies sur le carburant, en particulier au moment où les prix à la pompe sont élevés – et où l'on s'attend à ce qu'ils continuent d'augmenter.

Si la marque allemande intégrait les technologies d'efficacité énergétique de ses véhicules les plus sobres à tous ses modèles « classiques », plutôt que de les proposer en option au prix fort, elle pourrait diminuer considérablement l'empreinte carbone de ses véhicules, aider les automobilistes à réduire leurs frais de déplacement et atténuer la dépendance au pétrole de

l'ensemble de notre économie. Pour réduire encore davantage la consommation de pétrole et les émissions de CO₂, il est nécessaire d'innover et d'investir de façon continue dans le développement de nouvelles technologies, destinées à la production de voitures plus propres et de moteurs hybrides et électriques. Alors que d'autres constructeurs automobiles se sont déjà engagés dans cette voie, Volkswagen pénalise les consommateurs qui voudraient rouler plus propre et plus intelligent en marginalisant ce type de véhicule du reste de sa flotte.

Par exemple, Ford a affirmé, concernant l'efficacité énergétique de ses véhicules, que « l'un des [ses] principes est de fournir des solutions à court terme, à des prix abordables pour [ses] clients et disponibles en grande série⁵² ». En 2012, le prochain modèle de la Focus, principale concurrente de la Golf, émettra moins de 95 g de CO₂ par km⁵³.

VOLKSWAGEN PÉNALISE LES CONSOMMATEURS QUI VOUDRAIENT ROULER PLUS PROPRE ET PLUS INTELLIGENT EN MARGINALISANT CE TYPE DE VÉHICULE DU RESTE DE SA FLOTTE.

VOLKSWAGEN, ADEPTE DU « GREENWASHING »

Depuis des années, Volkswagen s'emploie à détourner l'attention de ses performances environnementales médiocres en développant des prototypes « super efficaces », qui finissent plus souvent dans les titres des journaux que dans les usines de production.

Parmi ces prototypes économes en carburant, on trouve d'abord la Lupo 3 L, lancée en 1998. Avec une consommation de 2,99 litres/100 km, soit un rejet de 81 g de CO₂/km, ce modèle offrait une réelle efficacité énergétique. Deux ans plus tôt, Greenpeace avait démontré qu'il était possible de concevoir des véhicules à la fois abordables et consommant peu de carburant, en développant le concept « SmILE » (acronyme anglais de « Small, Intelligent, Light, Efficient : petit, intelligent, léger et économe en carburant »), une voiture qui n'émettait que 75 g de CO₂ par km. Le projet SmILE a prouvé qu'en utilisant les technologies existant à l'époque, on pouvait diviser par deux la consommation de carburant d'un véhicule, sans engendrer de perte de puissance, de performance ou de confort et, surtout, sans générer de coûts supplémentaires⁵⁴.

Mais Volkswagen a décidé de commercialiser sa Lupo à un prix élevé, si bien qu'elle ne s'est pas vendue. Aujourd'hui, le constructeur se réfère souvent à l'échec commercial de la Lupo pour affirmer que les automobilistes ne veulent pas acheter de voitures économes en carburant. Cependant, on peut raisonnablement penser que, vu son prix, la Lupo était vouée à l'échec.

En 2005, à l'occasion du salon de l'automobile de Francfort, Volkswagen présente sa version du concept SmILE. Mais plutôt que d'utiliser les nouvelles technologies pour diviser par deux la consommation du véhicule, grâce aux gains

d'efficacité, le constructeur fait le choix de conserver la même consommation pour doubler les performances en termes de chevaux, d'accélération et de vitesse. Ainsi, les véhicules TSI de Volkswagen, produits en série à partir de 2006, sont équipés de technologies de pointe en matière d'efficacité énergétique ... mais émettent toujours autant de CO₂.

En 2002, Volkswagen conçoit le prototype CCO, qui consomme moins d'un litre/100 km. Cette année-là, le PDG de Volkswagen, Ferdinand Piëch, arrive à l'Assemblée générale des actionnaires au volant de ce véhicule-concept. Malgré cet effet d'annonce, cette voiture ne sera jamais produite en série.

Lors du salon de l'automobile de Francfort édition 2009, Volkswagen dévoile le successeur de la CCO : la L1. Le PDG de Volkswagen avait alors affirmé que ce véhicule, consommant 1,38 litre/100 km, devait servir de base à une production à grande échelle dès 2010. Une fois de plus, la L1 n'a jamais fait son entrée sur le marché des véhicules de série.

En janvier 2011, au salon de l'automobile du Qatar, une nouvelle version du véhicule est présentée : un diesel hybride « plugin » (rechargeable), consommant 0,9 litre/100 km (24 g de CO₂/km). Cette fois-ci, plus qu'un concept, il s'agirait d'un modèle de « pré-production », et le constructeur affirme qu'il sera fabriqué en série dès 2013. Mais d'après certains rapports, le véhicule ne sera produit qu'en nombre limité⁵⁵.

Reste à voir si Volkswagen se décidera un jour à commercialiser des véhicules véritablement économes en carburant sur le marché de masse, et à décliner les technologies BlueMotion sur l'ensemble de sa flotte.





3. BARRER LA ROUTE AU PROGRÈS

L'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, par rapport aux niveaux de 1990. Les gouvernements des États membres examinent la possibilité de passer à un objectif de réduction de 30 %.

Dans le cadre d'un mouvement qui gagne progressivement de l'ampleur, de grandes entreprises européennes, le Parlement européen et les ministres de l'Environnement du Danemark, du Royaume-Uni, du Portugal, de la Suède, de la Grèce et de l'Espagne, appellent à adopter un objectif de réduction de 30 % des émissions européennes : une telle initiative permettrait de dynamiser l'économie des États membres, de maintenir sa compétitivité, de favoriser les investissements dans les nouvelles technologies et de soutenir les efforts consentis au niveau international pour éviter un emballement catastrophique du climat. Plus de 90 grandes entreprises – parmi lesquelles Google, Ikea, Sony, Axa et Philips – apportent leur soutien à un objectif de -30 %, et nombre d'entre elles ont signé des déclarations publiques pour faire connaître leur position en faveur d'une politique européenne plus ambitieuse⁵⁶. Des chefs d'entreprises, des responsables politiques et des universitaires affirment donc qu'une revalorisation de l'objectif de réduction inciterait les entreprises à innover et investir, créant ainsi des millions d'emplois dans une économie « sobre en carbone ». D'après de nombreuses entreprises, le renforcement de l'objectif européen de réduction serait une stratégie « gagnant-gagnant⁵⁷ ».

LE PASSAGE À UN OBJECTIF DE RÉDUCTION DE 30 % PERMETTRAIT DE DYNAMISER L'ÉCONOMIE DES ÉTATS MEMBRES, DE MAINTENIR SA COMPÉTITIVITÉ, DE FAVORISER LES INVESTISSEMENTS DANS LES NOUVELLES TECHNOLOGIES ET DE SOUTENIR LES EFFORTS CONSENTIS AU NIVEAU INTERNATIONAL POUR ÉVITER UN EMBALLEMENT CATASTROPHIQUE DU CLIMAT.

La démarche de ces entreprises est approuvée par l'opinion publique. D'après le dernier sondage Eurobaromètre, une majorité d'Européens considère que les mesures prises pour lutter contre les changements climatiques sont insuffisantes, et près des deux tiers pensent que la lutte contre le dérèglement du climat peut avoir un effet positif sur l'économie européenne⁵⁸. D'après plusieurs études, notamment de la Commission européenne, non seulement l'Europe a les moyens techniques et économiques de s'engager de façon unilatérale à réduire ses émissions de 30 %, mais cette initiative est en outre nécessaire pour créer des emplois verts, garantir la sécurité énergétique européenne, améliorer la qualité de l'air et « éviter de générer des 'coûts échoués' et de devoir, par la suite, mettre en place une réduction brutale et intensive des émissions⁵⁹ », ce qui s'avèrerait bien plus coûteux⁶⁰.



En campagne contre le changement

Malgré cette demande explicite émanant aussi bien des consommateurs que des entreprises, Volkswagen mène activement campagne contre une évolution de la politique européenne, par le biais de l'ACEA (l'Association des constructeurs européens d'automobiles, l'un des groupes de pression les plus influents d'Europe⁶¹). Dans un courrier daté du 1er février 2011, Volkswagen explique, suite à la demande de Greenpeace, sa position vis-à-vis du passage à un objectif de réduction de 30 % des émissions européennes. Le constructeur affirme que cette initiative « menacerait les emplois et entraînerait la désindustrialisation de l'Europe », reprenant des termes déjà utilisés lorsqu'il s'opposait à l'introduction des normes d'efficacité énergétique aujourd'hui en vigueur. Le jugement de Volkswagen était alors erroné, et sa position actuelle vis-à-vis de l'objectif de réduction des émissions est en contradiction avec les conclusions d'analyses menées par de nombreux organismes reconnus : une revalorisation de l'objectif européen pourrait notamment créer des emplois, renforcer les investissements et entraîner une hausse du PIB⁶².

Toutefois, le groupe Volkswagen semble de plus en plus isolé. D'autres constructeurs, comme General Motors (GM), semblent en effet adopter un point de vue différent. Par exemple, si le groupe américain affirme « ne pas être en position de s'exprimer au nom d'autres entreprises et, par conséquent, ne pas avoir de point de vue sur le passage à un objectif de réduction de 30 % », il déclare aussi par ailleurs être « d'accord avec la nécessité de



PLUS DE 90 GRANDES ENTREPRISES – PARMIS LESQUELLES GOOGLE, IKEA, SONY, AXA ET PHILIPS – APPORTENT LEUR SOUTIEN À UN OBJECTIF DE RÉDUCTION DE 30 % DES ÉMISSIONS EUROPÉENNES.

Gauche : graffiti dessiné devant le Parlement européen pour demander une réduction des émissions de CO₂ des véhicules ©Reynaers/Greenpeace

Haut : des activistes de Greenpeace accusent les constructeurs automobiles d'être les moteurs du dérèglement climatique. ©Beentjes/Greenpeace

réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport routier », et « participer aux politiques et législations de l'Union européenne visant à développer une stratégie pour décarboniser [sic] les transports d'ici à 2050⁶³ ».

Par ailleurs, le constructeur français Renault a affirmé qu'il entend « apporter son soutien à la Commission européenne afin d'évaluer les possibilités, les avantages et les impacts sur la compétitivité d'un passage de -20 % à -30 %⁶⁴ ». L'alliance Renault-Nissan est membre de l'organisation britannique Prince of Wales' EU Corporate Leaders Group on Climate Change, dont la mission est « de diffuser le soutien du monde de l'entreprise en faveur du passage à une société européenne émettant peu de carbone et ayant peu d'incidence sur le climat, et de travailler en partenariat avec les institutions de l'Union européenne pour garantir la mise en place des interventions politiques indispensables à l'avènement d'une telle société⁶⁵ ». Renault a signé une déclaration commune soutenant une revalorisation de l'objectif de réduction des émissions européennes pour 2020⁶⁶. Cependant, le constructeur français ne s'est pas encore déclaré ouvertement en faveur d'un objectif de -30 %.

Même BMW, marque haut-de-gamme, affirme apporter les changements nécessaires à son parc de véhicules afin de « contribuer de façon substantielle à l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de 20 %, actuellement en vigueur dans l'Union européenne ». Ce constructeur déclare également que « l'objectif de 30 %, en cours de discussion en Europe [...] peut être réalisable à condition que d'autres secteurs industriels assument leur part du travail de façon équitable, et que les responsables politiques de chaque État membre redoublent d'efforts pour travailler ensemble de façon plus intégrée⁶⁷. »



Droite : l'ancien chancelier Gerhard Schröder et le patron de Volkswagen Ferdinand Piëch, visitant une usine de production à Dresde.



VOLKSWAGEN S'OPPOSE OUVERTEMENT AUX NORMES DÉJÀ EN VIGUEUR, QUI PROFITERAIENT POURTANT AUX AUTOMOBILISTES, À L'ÉCONOMIE ET À L'ENVIRONNEMENT.

Le groupe Volkswagen s'oppose à un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre 30 %. Et il affirme également que l'objectif de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures neuves d'ici à 2020, fixé à 95 g de CO₂/km, est trop ambitieux. Cet objectif a été adopté en 2009 dans le cadre de la législation européenne. Là encore, tandis que deux de ses principaux concurrents (BMW et GM) ne semblent pas remettre en question le cadre juridique régissant les émissions des véhicules⁶⁹, le groupe VW déclare que l'objectif de performance « ne repose sur aucune évaluation d'impact solide, ni sur une appréciation réaliste des coûts et des progrès techniques nécessaires à sa réalisation dans les délais imposés⁶⁹. » Vu les faits antérieurs, il n'est pas inconcevable que Volkswagen fasse un jour pression pour que cet objectif soit remis en question, notamment lors de l'examen de sa mise en œuvre.

Cependant, la recherche montre que l'adoption de normes plus rigoureuses visant à réduire la consommation de carburant peut avoir de nombreux impacts positifs : créer des emplois, stimuler l'innovation et encourager les secteurs de haute technologie à fabriquer davantage de produits manufacturés, et bien entendu diminuer la consommation de pétrole, qui devient de plus en plus cher et polluant. Comme l'a expliqué le PDG de Commins (fabricant américain de moteurs diesel, numéro un mondial), « le renforcement de la législation, c'est un fait. Dans les années 1990, nous le considérons comme un fardeau. Désormais, nous le percevons comme un atout. Si nous avons un avantage compétitif en matière de réduction d'émissions ou de consommation de carburant – ou dans les deux domaines – nous allons gagner des parts de marché, voire conquérir de nouveaux marchés. Ainsi, nous allons garantir aussi bien les emplois que la croissance de l'entreprise⁷⁰. » Par ailleurs, selon l'ancien vice-président de General Motors, Bob Lutz, l'échec de GM aux États-Unis est en partie dû à la faiblesse des normes d'efficacité énergétique des automobiles⁷¹.

La Direction générale Entreprises et Industrie (DGEI) de la Commission européenne a récemment publié un rapport sur la situation du secteur industriel en cette période de sortie de crise. D'après la DGEI, le secteur automobile n'est pas préparé, d'un point de vue structurel, à affronter l'avenir : « la demande s'oriente de plus en plus vers des véhicules économes en carburant ou équipés de systèmes de propulsion alternatifs [...] La question d'une restructuration approfondie du secteur, visant à favoriser les véhicules consommant moins de carburant et équipés de moteurs alternatifs, continue de se poser. Les capacités existantes laissent entrevoir d'importantes faiblesses structurelles [...] La concurrence croissante des pays tiers, qui produisent des véhicules moins chers, ainsi que l'accès restreint aux marchés émergents, sont deux autres questions clés. La nécessité d'améliorer continuellement les performances des véhicules en matière de respect de l'environnement, d'efficacité énergétique et de sécurité (active) est synonyme à la fois de nouveaux défis et de nouvelles opportunités pour le secteur⁷² ».

En réalité, cela fait plusieurs années que le groupe Volkswagen traîne les pieds derrière ses concurrents. Ce n'est que lorsqu'une législation contraignante a été mise en place, ne lui laissant d'autre choix, que le constructeur allemand a accéléré les progrès en matière de réduction de CO₂. Il n'a montré aucune détermination pour mettre en œuvre volontairement les innovations ou les changements technologiques qui s'imposaient. Aujourd'hui, VW s'oppose ouvertement à la norme de performance énergétique fixée pour 2020, alors que cette mesure profiterait pourtant aux automobilistes, à l'économie et à l'environnement. Non seulement, cette prise de position montre que VW préfère continuer de produire des voitures polluantes mais, en outre, elle risque de saper le cadre censé aider l'ensemble du secteur automobile à se racheter une conduite.

OBJECTIF -30% : LE MOTEUR DE L'INVESTISSEMENT

D'ici à 2050, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 80 à 90 % par rapport à 1990, c'est-à-dire à les ramener à un niveau proche de zéro. L'UE s'est également fixée un objectif contraignant à moyen terme de 20 % de réduction, à l'horizon 2020. À l'heure actuelle, les dirigeants européens débattent de la possibilité de revoir à la hausse cet objectif de moyen terme, afin d'encourager les investissements dans le secteur essentiel des technologies propres et de garantir que l'Europe prenne le chemin le plus sûr et le plus rentable pour atteindre son objectif de long terme.

Ce débat prend place dans le contexte d'une crise économique et énergétique. La flambée des prix du pétrole, l'insécurité énergétique, le dérèglement climatique, l'épuisement des ressources et la compétition croissante avec les économies émergentes sont autant d'éléments qui nous envoient le même message : l'économie européenne ne peut plus se contenter du statu quo.

Pour garantir notre sécurité énergétique, et construire une économie européenne prospère, il est nécessaire d'adopter des mesures politiques qui faciliteront les investissements en faveur de technologies, produits et services « verts », et notamment les énergies renouvelables et les transports à faibles émissions et, à terme, sans émission. Or l'objectif que l'Union européenne s'est assignée pour 2020 n'est pas assez ambitieux pour permettre l'essor de ces investissements. Preuve en est la montagne de surplus de crédits résultant du système européen d'échange de droits d'émissions. Ces quotas inutilisés – qui sont le résultat d'un objectif faible et de crédits octroyés gratuitement et en trop grand nombre aux pollueurs – montrent que l'efficacité, l'action et l'innovation ne sont pas récompensés. Seule l'adoption d'un objectif climatique plus audacieux – au minimum 30 % de réduction des émissions sur le sol européen d'ici à 2020 – pourrait restaurer la confiance dans le secteur européen des technologies propres, et mettre sur pied l'industrie et les emplois de demain.

D'après une étude commandée en mars 2011 par le ministère allemand de l'Environnement et réalisée par un

panel de chercheurs européens⁷³, le passage à un objectif de réduction de 30 %, accompagné de mesures politiques cohérentes et adéquates, pourrait :

- ➔ faire passer les investissements européens de 18 % à 22 % du PIB ;
- ➔ créer jusqu'à six millions d'emplois ;
- ➔ augmenter le PIB européen de 620 milliards d'euros d'ici à 2020 (soit une hausse de 6 % par rapport au scénario tendanciel) ;
- ➔ aider l'industrie européenne à maintenir et renforcer sa compétitivité.

Ces progrès interviendraient indépendamment d'un accord international sur le climat, montrant que l'« économie verte » n'est pas qu'une expression à la mode. En réalité, le secteur des énergies propres a déjà enregistré une croissance de 30 % dans le monde en 2010, générant des investissements records de 168 milliards d'euros⁷⁴. De plus, d'après les calculs de la Commission européenne, « la mise en œuvre d'un objectif de 30 % de réduction aurait pour effet de réduire les importations de pétrole et de gaz d'environ 40 milliards EUR en 2020⁷⁵ », et ce dans l'hypothèse, très « optimiste », d'un prix du baril de pétrole à 88 USD en 2020.

Sur la scène internationale, il est également essentiel que l'Europe montre qu'elle met en œuvre les politiques climatiques qu'elle préconise hors de ses frontières. Aussi, le meilleur moyen de restaurer la confiance dans les négociations internationales sur le climat est de démontrer la volonté de construire une économie verte, et de faire preuve de leadership en soutenant le développement de technologies à faibles émissions de carbone. Enfin, la réussite de ces négociations est essentielle si l'on veut garantir que les mesures mises en place répondent aux risques induits par l'augmentation des températures, et que ces mesures soient transparentes, efficaces et justes. En vue de la prochaine étape des négociations, qui se déroulera à Durban (Afrique du Sud) en décembre 2011, une revalorisation de l'objectif européen serait un formidable bond en avant vers un dialogue planétaire constructif et productif sur les changements climatiques.



Volkswagen entretient des relations étroites avec le gouvernement allemand.

Haut : la chancelière Angela Merkel pose pour la presse à bord d'un VW UP, lors du salon international de l'automobile de Francfort. ©Franck May/Picture Alliance

Droite : l'ancien chancelier Gerhard Schröder décore officiellement le patron de VW, Ferdinand Piëch. ©Holger Hollemann/Picture Alliance



Lobbying et chaises musicales

En Europe, le groupe Volkswagen n'est pas seulement un acteur économique : c'est aussi un acteur politique. Ses dirigeants sont chaleureusement accueillis dans les coulisses des gouvernements, notamment en Allemagne, pays d'origine du constructeur. Volkswagen appartient d'ailleurs en partie à l'État allemand : le Land de Basse-Saxe détient 20 % des droits de vote et deux sièges au conseil de surveillance. Avant de devenir chancelier fédéral, Gerhard Schröder était ministre-président de Basse-Saxe et siégeait à ce titre au conseil de Volkswagen. Entre Volkswagen et le gouvernement, on assiste au jeu des chaises musicales, caractérisé par des relations très étroites entre le pouvoir et les entreprises. Ainsi, les membres et les représentants du gouvernement sont embauchés par Volkswagen, tandis que les anciens employés du groupe automobile se recyclent en politique. Par exemple, un ancien porte-parole du ministère fédéral des Transports, Hans-Christian Maaß, est désormais à la tête du bureau de représentation de Volkswagen à Berlin, tandis que Reinhold Kopp, ancien ministre de l'Économie du Land de Sarre, est devenu directeur des relations avec le gouvernement pour Volkswagen. L'ancienne directrice du bureau de liaison de Volkswagen auprès de l'Union européenne, Elisabeth Alteköster, a occupé jusqu'en 2010 la fonction de responsable des questions de transport auprès du Conseil des ministres de l'Union européenne.

Volkswagen est l'une des entreprises parmi les plus puissantes d'Europe. C'est ainsi qu'elle dépense au moins 2,3 millions d'euros par an dans des activités de lobbying, rien qu'au niveau européen⁷⁶. En raison de la nature confidentielle de ce type d'information, il est difficile de mesurer pleinement l'ampleur des efforts réalisés par le groupe dans ce domaine, mais Volkswagen fait pression de longue date contre la législation sur le climat, aussi bien en son nom propre que par le biais de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA).

Les constructeurs automobiles européens sont censés être unis derrière un seul groupe de lobbying, rassemblant l'ensemble du

secteur : l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) l'un des groupes de pression les plus influents d'Europe. Sur les 16 entreprises membres de l'ACEA, trois appartiennent au groupe Volkswagen, et chacune d'entre elles (Volkswagen, Porsche et Scania), ont un siège au conseil d'administration de l'ACEA. Par conséquent, le groupe Volkswagen détient plus de sièges au conseil de l'ACEA que tout autre constructeur. L'ACEA affirme que toutes les entreprises s'acquittent de la même « cotisation standard » pour devenir membre, mais refuse d'en dévoiler les montants exacts. Nous avons donc supposé que le groupe Volkswagen, possédant trois entreprises membres, contribuait trois fois plus que les autres constructeurs au travail de lobbying effectué par l'ACEA. À partir de là, nous avons calculé que le groupe avait versé plus de deux millions d'euros uniquement sous forme de contributions à l'ACEA⁷⁷. En tant que principal bailleur de fonds, on peut penser que Volkswagen exerce une grande influence sur les activités du groupe de pression. De plus, le constructeur allemand étant considéré comme un membre de « classe A » (contrairement aux membres non européens, qui entrent dans la « classe B » tels que GM, Ford et Toyota), détache souvent son personnel au secrétariat de l'ACEA à Bruxelles. Peter Kunze, qui travaillait pour Audi (filiale du groupe Volkswagen) est actuellement responsable de la politique environnementale de l'ACEA.

L'ACEA s'est opposée avec constance à l'adoption d'objectifs de réduction d'émissions de CO₂ dans l'industrie automobile. Les objectifs de réduction volontaires ayant été ignorés pendant des années par les constructeurs, la Commission européenne a décidé, en 2007, de proposer des objectifs contraignants. L'ACEA avait alors expliqué que le non-respect des objectifs volontaires était dû à des facteurs externes : recyclage mal réglementé, faible demande pour des véhicules économes en carburant, ventes médiocres⁷⁸... En d'autres termes, ce n'était pas la faute de ses membres. L'association a également suggéré que les dirigeants devaient chercher à réduire les émissions dans d'autres secteurs que celui de l'automobile⁷⁹.



Greenpeace demande aux députés européens de renforcer les normes de performance énergétique des véhicules. ©Reynaers/Greenpeace

VOLKSWAGEN, L'UNE DES ENTREPRISES LES PLUS PUISSANTES D'EUROPE, DÉPENSE AU MOINS 2,3 MILLIONS D'EUROS PAR AN DANS DES ACTIVITÉS DE LOBBYING, RIEN QU'AU NIVEAU EUROPÉEN.

L'ACEA a exercé de fortes pressions contre l'adoption des normes d'efficacité énergétique, et la Commission avait alors décidé d'édulcorer ses propositions et de faire passer le taux moyen d'émissions de 120 à 130 g par km. L'ACEA avait qualifié cet objectif, pourtant revu à la baisse, d'« arbitraire » et de « trop sévère⁸⁰ ». Suite aux négociations entre le Parlement et les États membres, l'entrée en vigueur des normes avait été reportée de trois ans. Après être parvenue à affaiblir les propositions de réduction des émissions des voitures, l'ACEA a tenté de faire revenir à la baisse les nouveaux objectifs d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires, proposés par la Commission européenne en octobre 2009⁸¹. L'ACEA a demandé à ce que l'entrée en vigueur de la nouvelle législation soit retardée⁸², au motif que la proposition ne garantissait pas aux industriels « un délai de mise en œuvre suffisant » et que la valeur limite fixée pour 2020 était « irréalisable »⁸³. Le projet de loi a fini par être repoussé, et l'objectif défini pour 2020 considérablement affaibli.

En réalité, aucun des motifs de plainte avancés par l'ACEA ne s'est vérifié dans les faits. En 2009, lorsque les objectifs d'efficacité énergétique des véhicules ont finalement été arrêtés, les constructeurs ont réduit les émissions moyennes de CO₂ des voitures de plus de 5 %⁸⁴, et les chiffres de 2010 montrent qu'ils ont renouvelé la même performance l'année suivante⁸⁵. Concernant les véhicules utilitaires, les principaux constructeurs (y compris VW) avaient déjà accompli des progrès importants sur certains modèles au moment où l'instauration de normes a été proposée. Ainsi, les émissions de CO₂ du nouveau T5, lancé en 2009, sont inférieures de 10 % à celles de son prédécesseur⁸⁶.

L'ACEA, tout comme le constructeur Volkswagen lui-même, fait également obstruction au passage de 20 à 30 % de réduction des émissions européennes de gaz à effet de serre. En janvier 2010, l'ACEA s'est alliée à d'autres groupes de pression pour demander aux institutions européennes de s'en tenir à l'objectif de 20 % « jusqu'à ce que nous ayons la certitude que d'autres

grandes puissances économiques s'engagent de façon aussi ambitieuse et contraignante⁸⁷ ». D'après les lobbyistes, « la conférence de Copenhague a montré que [certains pays] n'étaient pas disposés à prendre des mesures équivalentes ou comparables à celles envisagées par l'Union européenne. Ainsi, il est évident que toute revue à la hausse de l'objectif européen n'aurait aucune incidence sur la décision des autres pays de réduire leurs propres émissions ». Bien entendu, l'ACEA minimise ou ignore les éléments qui démontrent qu'un objectif plus ambitieux profiterait à l'économie et à la compétitivité européennes, et ce quelles que soient les dispositions de l'accord climatique international post-2012. L'ACEA semble également sous-estimer l'importance d'adopter la trajectoire la plus rentable possible qui mette l'Europe en bonne voie pour atteindre son objectif de réduction de long terme de 80 à 95 % d'ici à 2050.

Mais Volkswagen fait également barrage à l'adoption de normes d'efficacité énergétique au-delà des frontières européennes. Aux États-Unis, Volkswagen est membre de la National Automobile Dealers Association (NADA), l'association américaine des concessionnaires automobiles, l'équivalent de l'ACEA. La NADA s'oppose vigoureusement aux efforts entrepris par le Congrès pour adopter une loi sur la réduction des gaz à effet de serre émis par les voitures (et d'autres sources industrielles). Son argument : une telle législation nuirait à l'économie. Mais en avril 2011, la justice américaine a rejeté un recours déposé par l'association, qui visait à remettre en cause le droit de l'État californien à fixer des normes d'émissions plus strictes que les normes fédérales. La Cour a considéré que les constructeurs automobiles n'avaient fourni aucun élément prouvant que les nouvelles normes entraîneraient des préjudices économiques⁸⁸. En revanche, Toyota aurait salué la proposition préliminaire présentée par l'administration Obama pour renforcer les normes de consommation de carburant⁸⁹, qui pourraient être fixées à 62 mpg en 2025, selon la proposition la plus ambitieuse⁹⁰.

CONCLUSION : VOLKSWAGEN PEUT ET DOIT FAIRE MIEUX

Volkswagen se vante d'avoir développé des « principes écologiques contraignants au niveau mondial », censés améliorer les impacts environnementaux de chaque modèle par rapport à leur version précédente, notamment en matière de consommation de carburant et d'émissions de CO₂. De plus, le constructeur affiche l'ambition de « faire figure de leader en termes de consommation de carburant pour chaque gamme de véhicule »⁹¹. Malgré ces affirmations, Volkswagen a tardé à apporter les changements nécessaires pour réduire de façon significative la consommation de carburant et les émissions de CO₂ de son parc de véhicules. Si le constructeur a déjà développé des technologies permettant de produire des véhicules moins gourmands en carburant, il ne les a pas encore mises en œuvre à grande échelle pour fabriquer des véhicules abordables et en grande nombre. Au contraire, Volkswagen a même pratiqué un lobbying intense contre des changements indispensables.

Pourtant, Volkswagen a toutes les clés en main pour faire beaucoup mieux. Par exemple, le constructeur pourrait produire en modèle « classique » sa voiture la plus économe en carburant, plutôt que de proposer ses technologies d'efficacité énergétique en option – et de les facturer au prix fort. Ainsi, Volkswagen serait à même de réduire considérablement les émissions de son parc de véhicules. S'il généralisait ses technologies les plus avancées à l'ensemble de ses modèles, Volkswagen révolutionnerait les performances énergétiques de sa flotte, mais aussi celles du parc automobile européen dans son ensemble. En tant que premier constructeur européen, les décisions prises par Volkswagen ont une répercussion considérable sur l'ensemble de l'économie européenne.

Il faudrait qu'avant 2040, les nouvelles voitures produites en Europe aient une empreinte climatique nulle. Ainsi, d'ici à 2050, les émissions de gaz à effet de serre liées à l'utilisation des voitures seraient proches de zéro, puisque les nouveaux véhicules fonctionnant grâce aux énergies renouvelables auront peu à peu remplacé les moteurs à combustion. Pour y parvenir, les constructeurs automobiles doivent accélérer les gains d'efficacité sur les véhicules conventionnels, et se tourner vers des technologies de propulsion alternatives qui, à long terme, faciliteront l'utilisation d'énergies renouvelables et durables.

Les grands constructeurs comme Volkswagen, encore plus que toute entreprise, peuvent et doivent tirer parti des économies d'échelle afin d'améliorer rapidement leurs performances. Volkswagen a commencé à développer et promouvoir sa première voiture électrique produite en série, la e-up !, qui devrait être commercialisée à partir de 2013. Mais cette initiative ne peut se substituer aux réductions de consommation que le constructeur doit mettre en place, à brève échéance, sur l'ensemble de ses modèles classiques. Si le groupe aspire vraiment à devenir leader

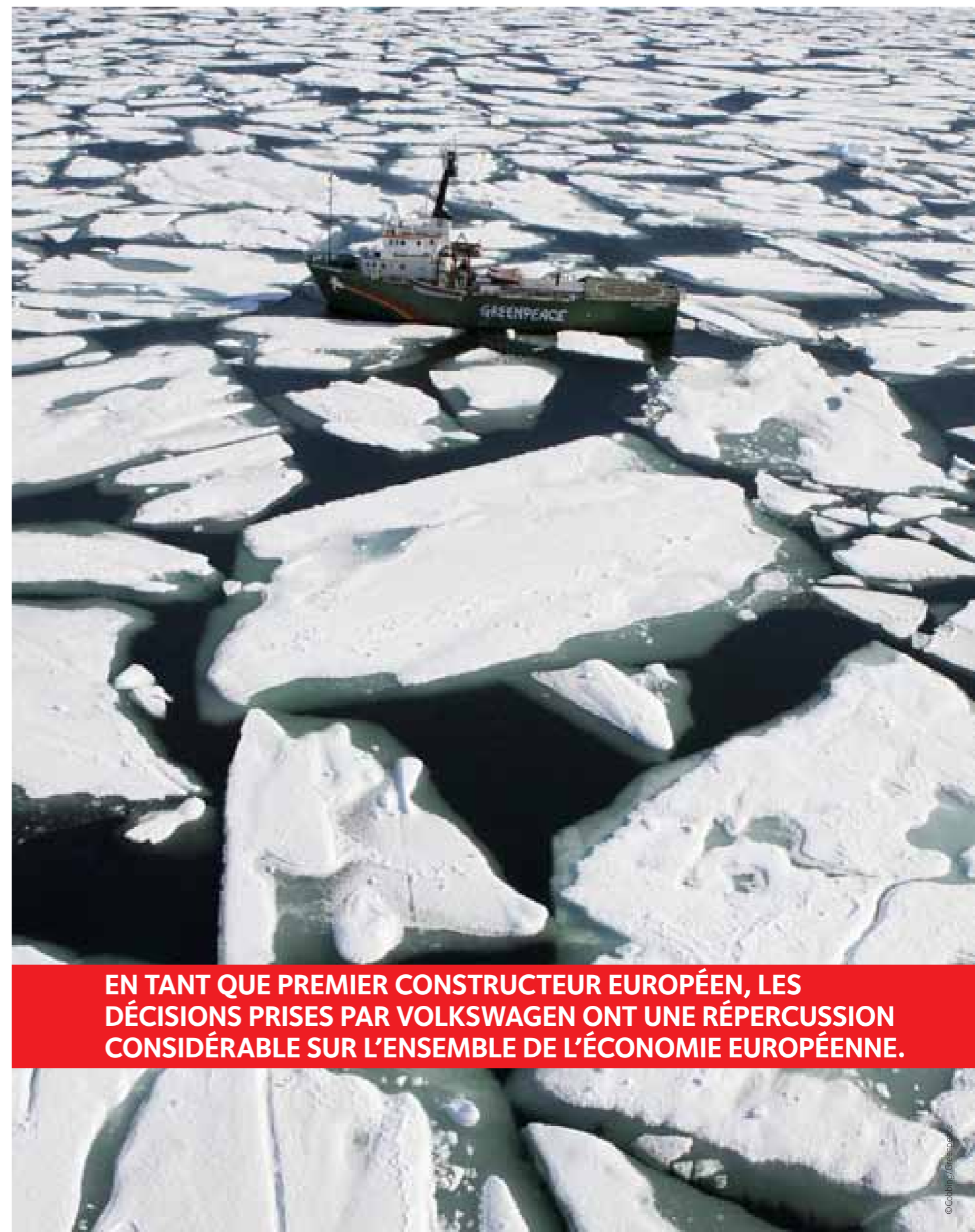
en matière de performances écologiques, il doit pousser l'Union européenne à définir les politiques de lutte contre les changements climatiques les plus audacieuses au monde, afin de stimuler le marché des technologies efficaces et à faibles émissions. Il faut également qu'il soutienne l'adoption de normes plus strictes pour les véhicules, qui garantiraient que tous les constructeurs ne se contentent pas du plus petit dénominateur commun, mais améliorent les performances de leur parc en vue d'atteindre l'objectif le plus ambitieux possible.

Greenpeace demande au groupe Volkswagen de se montrer à la hauteur de ses ambitions et de devenir le leader, qu'il prétend être, tant du point de vue politique qu'industriel : Volkswagen doit soutenir les responsables politiques qui, grâce à des normes énergétiques plus ambitieuses, veulent faire progresser l'économie européenne, mais aussi adapter ses propres technologies pour respecter ces normes. Ainsi, Volkswagen réinjectera de l'innovation et de la compétitivité dans l'économie européenne, contribuera à réduire la dépendance de l'Europe envers le pétrole et les coûts liés au transport, et jouera un rôle clé dans la réduction des émissions européennes qui aggravent les changements climatiques.

Greenpeace appelle plus particulièrement le groupe Volkswagen à :

- ➔ Mettre un terme à ses activités de lobbying qui sapent les législations européennes destinées à réduire notre dépendance au pétrole ;
 - se prononcer publiquement en faveur du passage à un objectif de réduction de 30 % des émissions européennes de gaz à effet de serre d'ici à 2020 ;
 - soutenir publiquement l'objectif d'émissions du parc européen de voitures neuves, fixé à 95 g de CO₂ par km en moyenne d'ici à 2020, et aller plus loin en soutenant des normes encore plus ambitieuses pour les voitures de 80 g de CO₂/km d'ici à 2020 et de 60 g de CO₂/km d'ici à 2025.
- ➔ Dans le cadre de ces objectifs plus ambitieux, s'engager à mettre en œuvre chaque année des réductions significatives, de façon à ce que le taux moyen d'émissions de sa flotte ne dépasse pas 80 g de CO₂ par km d'ici à 2020.
- ➔ Généraliser l'ensemble des technologies BlueMotion à toute la flotte de véhicules Volkswagen et intégrer, en tant qu'équipements de série, ses technologies d'efficacité énergétique les plus avancées aux véhicules de ses autres marques, sans augmenter le poids ou la puissance des véhicules.
- ➔ Garantir que le prochain modèle de sa voiture la plus vendue (la Golf VII) consomme moins de trois litres/100 km et rejette au maximum de 78 g de CO₂/km (modèles diesel).
- ➔ Établir et présenter un plan d'action pour que l'ensemble de son parc de véhicule, d'ici à 2040, roule sans pétrole.

Volkswagen dispose des capacités et de l'influence nécessaires pour faire la différence. Le constructeur a la responsabilité de devenir un moteur du changement, et de contribuer à desserrer l'étau pétrolier qui étrangle l'Union européenne et les autres pays du monde.



EN TANT QUE PREMIER CONSTRUCTEUR EUROPÉEN, LES DÉCISIONS PRISES PAR VOLKSWAGEN ONT UNE RÉPERCUSSION CONSIDÉRABLE SUR L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE EUROPÉENNE.

- 1 <http://www.guardian.co.uk/business/2011/jan/24/toyota-world-number-one-carmaker>
- 2 Déclaration de Martin Winterkorn, PDG du groupe Volkswagen, octobre 2010 <http://timesnewsworld.com/072119/volkswagen-car-maker-plans-to-be-number-one-in-the-world-by-2018/>
- 3 Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda, Volkswagen véhicules utilitaires, Bentley, Bugatti, Lamborghini et Scania.
- 4 Rapport de VW, Looking back to the future, p. 26. www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/publications/2011/04/looking_back_to_the_bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/110421_VW_TE_engl_BRO_DINA4_lowres.pdf
- 5 Par exemple, la VW POLO DIESEL HATCHBACK 1.2 TDI Bluemotion est actuellement troisième du classement des voitures les plus vertes, élaboré par le site britannique The Green Car Website. <http://www.thegreencarwebsite.co.uk/top-10-green-cars.asp>
- 6 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/themes/2010/02/think_Blue.html
- 7 En 2009, seul Nissan, dont les ventes sont beaucoup moins importantes, affichait une moins bonne moyenne de CO₂ par flotte que VW, parmi l'ensemble des modèles essence produits en série. Voir : Transport & Environment, How Clean are Europe's cars? An analysis of carmaker progress towards EU CO₂ targets in 2009, novembre 2010, http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/610
- D'après les données 2010, VW est toujours à la traîne par rapport aux autres marques de production en série, malgré quelques progrès. JATO (Leader mondial de l'information automobile), Rich nations falling behind Europe on car CO₂ emissions, mars 2011. <http://www.jato.com/PressReleases/Rich%20Nations%20Falling%20Behind%20Europe%20on%20Car%20CO2%20Emissions.pdf>
- (Remarque : les données de JATO ne tiennent pas compte des chiffres de l'ensemble du groupe VW).
- 8 GIEC, Changements climatiques 2007, Rapport de synthèse, 2007, p. 5. http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_fr.pdf
- 9 Jaeger Carlo C. et al., A New Growth Path for Europe - Generating Growth and Jobs in the Low-Carbon Economy. Synthesis report, mars 2011. www.newgrowthpath.eu/
- 10 Direction générale de l'énergie et des transports (DG TREN), European Energy and Transport: Trends to 2030 - Update 2007, 2008. Ces prévisions tablaient sur une consommation de 674 millions de tonnes de pétrole dans l'Union européenne en 2010. Ce chiffre est cohérent par rapport aux estimations plus récentes de BP, selon lesquelles l'Europe aurait consommé 670,8 millions de tonnes de pétrole en 2009. BP, BP Statistical Review of World Energy, juin 2010 www.bp.com/statisticalreview
- 11 Chiffres 2010, CIA factbook www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2174.html
- 12 DG TREN 2008, op. cit.
- 13 Commission européenne, www.vwec2010.be/notulen/VWEC2010_sessie_3_Tom_Van_Lerland.pdf ; Agence européenne pour l'environnement (AEE) www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7
- 14 Agence européenne pour l'environnement (AEE), Annual European Union greenhouse gas inventory 1990 - 2008 and inventory report 2010, 2010 www.eea.europa.eu/publications/european-union-greenhouse-gas-inventory-2010
- 15 Agence internationale de l'énergie (AIE), World Energy Outlook 2009, 2009 ; DG TREN 2008, op. cit. (données AIE : 91 % d'importations d'ici à 2030 ; données DG TREN : 95 % d'ici à 2030).
- 16 Skinner, I. et al (TEPR), Steering clear of oil disasters, rapport commandé par Greenpeace, 2010 www.greenpeace.org/raw/content/eu-unit/press-centre/reports/steering-clear-of-oil-disaster.pdf
- 17 D'après les estimations de l'institut américain d'études géologiques (United States Geological Survey), les réserves offshore de l'Arctique renferment 90 milliards de barils de pétrole techniquement récupérables. Gautier, D.L. et al., « Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic » in Science, 29 mai 2009, n° 324, pp. 1175-1179. La consommation mondiale de pétrole s'établit à environ 85 millions de barils par jour.
- 18 Agence internationale de l'énergie (AIE), World Energy Outlook 2010, 2010.
- 19 GIEC, Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (M.L. Parry, O.F. Canziani, J.P. Palutikof, P.J. van der Linden et C.E. Hanson, Eds.), "Ecosystems and biodiversity, Assessing Key Vulnerabilities and the Risk from Climate Change", Schneider, S.H., S. Semenov, A. Patwardhan, I. Burton, C.H.D. Magadza, M. Oppenheimer, A.B. Pittock, A. Rahman, J.B. Smith, A. Suarez et F. Yamin
- 20 « Increased flood risk linked to global warming », in Nature 470, 316, février 2011, doi :10.1038/470316a ; « 5.2 Vulnérabilités, incidences et risques critiques - perspectives à long terme » in GIEC, Changements climatiques 2007, Rapport de synthèse, 2007, p. 64 http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_fr.pdf
- 21 Agence internationale de l'énergie (AIE), World Energy Outlook 2010, 2010. (Scénario450).
- 22 Communiqué de presse de Transport & Environment, "Carmakers exaggerated time needed for CO₂ cuts", 4 novembre 2010 <http://www.transportenvironment.org/news/2010/11/carmakers-exaggerated-time-needed-for-co2-cuts>
- 23 C'est-à-dire sans qu'aucune autre mesure politique ne soit prise au sein de l'UE pour réduire les émissions de CO₂ ou la consommation de pétrole. Voir : Skinner, I et al., op. cit.
- 24 En 2009, l'Autriche a consommé 0,27 million de barils de pétrole par jour, le Danemark 0,17, le Portugal 0,27, la Norvège 0,22 et la Finlande 0,20, soit un total de 1,13 million de barils. Voir : Agence américaine d'information sur l'énergie (US EIA) www.eia.gov/countries/index.cfm?view=consumption#countrylist
- 25 Sans qu'aucune autre mesure politique ne soit prise au sein de l'UE pour réduire les émissions de CO₂ ou la consommation de pétrole. Voir : Skinner, I et al., op. cit.
- 26 ICCT, The Regulatory Engine: How Smart Policy Drives Vehicle Innovation, janvier 2011, www.theicct.org/2011/01/the-regulatory-engine/
- 27 Le fonds Qatar Holding détient 12,3 % de Volkswagen AG et 17 % des droits de vote au sein du conseil. Le fonds est une « filiale à 100 % de Qatar Petroleum ». Voir : Qatar Intermediate Industries Holding Co. Ltd, « Qatar Intermediate Industries Holding - Welcome page », 2011 www.qh.com.qa/qh/index.aspx (dernière consultation : 10 février 2011). Ils envisagent de devenir « le constructeur et le distributeur numéro un au Moyen-Orient de produits pétrochimiques et hors hydrocarbures intermédiaires ». Voir : Qatar Intermediate Industries Holding Co. Ltd., « Qatar Holding - Vision And Mission », 2011 www.qh.com.qa/qh/content.aspx?secid=5&parentid=1 (dernière consultation : 10 février 2011). « [Le Qatar] devrait obtenir un siège au sein du conseil d'administration, soulignant le rôle plus actif que les États du Golfe jouent dans le secteur de l'automobile allemand. » in ArabianBusiness.com, « Qatar becomes major shareholder in Volkswagen - Energy », 19 décembre 2010, www.arabianbusiness.com/qatar-becomes-major-shareholder-in-volkswagen-9923.html (dernière consultation : 9 février 2011).
- 28 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/content/en/the_group.html
- 29 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/content/en/the_group.html
- 30 Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), "New Vehicle Registrations by Manufacturer", passenger cars, www.acea.be/images/uploads/files/20110221_07_2010_vo_By_Manufacturer_Enlarged_Europe.xls
- 31 Id.
- 32 Id. « Mit 3,8 Millionen Einheiten trägt jeder 3. Wagen in dem Segment das Wolfsburger Emblem ».
- 33 www.kba.de/cln_015/nn_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010__b__segmente__kompakt.htmlKBA « Die Kompaktklasse wird auch gern als „Golfklasse“ bezeichnet ».
- 34 Lettre des constructeurs automobiles allemands à la Commission européenne, 26 janvier 2007.
- 35 Cette restructuration, qui n'avait rien à voir avec les mesures environnementales, est intervenue alors que les bénéfices de Volkswagen continuaient de progresser.
- 36 Communiqué de presse de Transport & Environment, "Carmakers exaggerated time needed for CO₂ cuts", 4 novembre 2010 <http://www.transportenvironment.org/news/2010/11/carmakers-exaggerated-time-needed-for-co2-cuts>
- 37 Pour des raisons de simplicité, le concept « d'empreinte climatique » tient uniquement compte des émissions de CO₂ liées à l'utilisation des véhicules, et non des émissions dues à leur production ou à leur élimination, ou encore à la production du combustible, qui augmentent de 30 % en général les émissions de la phase « utilisation ». (AEE, 2010).
- 38 Calculs effectués par Greenpeace à partir des données de Transport & Environment, How Clean are Europe's cars? An analysis of carmaker progress towards EU CO₂ targets in 2009, novembre 2010, www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/610
- 39 Ibid. D'après les données 2010, VW est toujours à la traîne par rapport aux autres marques de production en série, malgré quelques progrès. JATO (Leader mondial de l'information automobile), Rich nations falling behind Europe on car CO₂ emissions, mars 2011. <http://www.jato.com/PressReleases/Rich%20Nations%20Falling%20Behind%20Europe%20on%20Car%20CO2%20Emissions.pdf>
- 40 Lettre des constructeurs automobiles allemands à la Commission européenne, 26 janvier 2007.
- 41 Rapport Volkswagen, Looking back to the future, Op. cit.
- 42 Volkswagen, Sustainability Report 2009, p. 9 www.volkswagenag.com/.../sustainability_report0.../VW_Sustainability_Report_2009.pdf
- 43 Ibid, p. 10.
- 44 Par exemple, la VW POLO DIESEL HATCHBACK 1.2 TDI Bluemotion est actuellement troisième du classement des voitures les plus vertes, élaboré par le site britannique The Green Car Website. <http://www.thegreencarwebsite.co.uk/top-10-green-cars.asp>
- 45 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/themes/2010/02/think_Blue.html
- 46 Volkswagen, Sustainability Report 2010, p. 47. www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/publications/2011/05/Report_2010_bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/VWAG_Nachhaltigkeitsbericht_online_e.pdf
- 47 Volkswagen, Annual Report 2010, p. 154 www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/publications/2011/03/Volkswagen_AG_Geschaeftsbericht_2010_bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/GB_2010_e.pdf
- En 2010, le total des ventes de ces cinq marques était de 7,134 millions, tandis que le total des ventes du groupe atteignait 7,203 millions.
- 48 www.volkswagen.de/konfigurator
- 49 VW Konfigurator <http://www.volkswagen.de/de/CC5.html>
- 50 PA Consulting group, cité in E.Wimmer/M.Schneider/P.Blum, "Antrieb für die Zukunft", Schaeffer-Poeschel Verlag, 2010. D'après leurs estimations, l'intégration de la technologie BlueMotion coûte au constructeur 260 euros par véhicule sur la base d'une Golf 1,4 TSI.
- 51 Volkswagen Konfigurator, <http://www.volkswagen.de/de/CC5.html> Golf 1,6 TDI 77 kW (gamme BlueMotion Technology ou BlueMotion) : 119 g ; Golf 1,6 TDI 77 kW gamme BlueMotion Technology : 107 g ; Golf 1,6 TDI 77 kW gamme BlueMotion : 99 g. (à titre de comparaison : la Golf 1.4 59 kW essence « classique » consomme 6,4 litres/100 km et émet 149 g de CO₂).
- 52 CCT, The Regulatory Engine: How Smart Policy Drives Vehicle Innovation, janvier 2011, www.theicct.org/2011/01/the-regulatory-engine/
- 53 www.telegraph.co.uk/motoring/news/8432669/80mpg-Ford-Focus-for-2012.html
- 54 www.greenpeace.de/themen/verkehr/smile/
- 55 www.independent.co.uk/life-style/motoring/volkswagen-to-power-up-new-hybrids-from-2013-2281799.html
- 56 Voir, par exemple, la déclaration de The Climate Group : www.theclimategroup.org/_assets/files/JointBusinessDeclaration-June-3.pdf (Greenpeace n'entretient aucune forme d'association que ce soit avec The Climate Group et n'approuve pas systématiquement toutes ses prises de positions) ; « Business backs higher emissions goals », in Financial Times, 20 juillet 2010.
- 57 Voir The Climate Group, "Increasing Europe's climate ambition will be good for the EU economy and jobs", www.theclimategroup.org/EU-30-per-cent-initiative
- 58 « Eurobaromètre : le changement climatique est le deuxième problème le plus grave auquel est confronté le monde aujourd'hui » <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1858&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=en> Une majorité variant de 55 % à 72 % estime que les mesures prises pour lutter contre les changements climatiques sont insuffisantes.
- 59 Communication de la Commission européenne, Unlocking Europe's potential in clean innovation and growth: Analysis of options to move beyond 20%, 2010. (les coûts « échoués » correspondent aux investissements qui, dans un nouvel environnement compétitif, ne peuvent plus être rentabilisés).
- 60 D'après les estimations de l'Agence internationale de l'énergie, chaque année de retard pour prendre le chemin d'une réduction des émissions dans le secteur de l'énergie coûtera, à terme, 336 milliards d'euros. Voir : AIE, World Energy Outlook, 2009.
- 61 Voir par exemple : ACEI (Alliance for a Competitive European Industry), lettre du 21 janvier 2010. Cette lettre appelait le Conseil, le Parlement et la Commission de l'Union européenne à s'en tenir à un objectif de réduction de 20 %. L'ACEA est membre de l'ACEI, qui fait du lobbying en son nom.
- 62 Jaeger Carlo C. et al. op cit.
- 63 Lettre adressée à Greenpeace, 21 décembre 2010
- 64 Lettre adressée à Greenpeace, 26 janvier 2011
- 65 www.cpsl.cam.ac.uk/Leaders-Groups/The-Prince-of-Wales-Corporate-Leaders-Group-on-Climate-Change/EU-CLG.aspx
- 66 www.cpsl.cam.ac.uk/Leaders-Groups/The-Prince-of-Wales-Corporate-Leaders-Group-on-Climate-Change/~media/Files/Resources/Press_Releases/8th_March_EU_CLG_Press_Release.ashx
- 67 Lettre adressée à Greenpeace, 3 mai 2011
- 68 Lettres adressées à Greenpeace: BMW, 8 juillet 2010 ; GM, 20 août 2010
- 69 Réponse adressée à Greenpeace, 14 juin 2010
- 70 ICCT, op cit.
- 71 www.autonews.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110523/OEM02/305239961/1432#ixzz1NBkqyFJV
- 72 Direction générale Entreprises et Industrie (DGEI), EU Manufacturing Industry: What are the Challenges and Opportunities for the Coming Years?, avril 2010 http://ec.europa.eu/enterprise/policies/industrial-competitiveness/economic-crisis/files/eu_manufacturing_challenges_and_opportunities_en.pdf
- 73 Jaeger Carlo C. et al., op. cit.
- 74 The PEW Charitable Trust. Who's Winning the Clean Energy Race?, 2010 Edition. www.pewenvironment.org/uploadedFiles/PEG/Publications/Report/G-20Report-LOWRes-FINAL.pdf
- 75 Commission européenne, Analyse des options envisageables pour aller au-delà de l'objectif de 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre et évaluation du risque de « fuites de carbone », COM (2010) 265, Bruxelles.
- 76 Ce chiffre est une estimation des contributions que le groupe VW verse chaque année à l'ACEA (les revenus annuels de l'ACEA sont de 10 112 343 €, répartis entre 15 membres ; l'ACEA compte désormais 16 membres, mais Volvo ne l'a rejointe qu'en octobre 2010), à laquelle s'ajoute les sommes que le groupe déclare consacrer au lobbying (soit, pour 2009, 200 000 à 250 000 euros rien que pour VW, hors contributions à des groupes tels que l'ACEA <https://webgate.ec.europa.eu/transparency/reg/in/consultation/displaylobbyist.do?id=6504541970-40>). Ces chiffres ne tiennent compte d'aucune donnée interne, ou de cotisations versées à Weber Shandwick, le groupe de pression auquel le constructeur a recours à Bruxelles. D'après une personne proche de l'entreprise, il est fort probable que les contributions soient bien supérieures, mais l'ACEA refuse de transmettre à Greenpeace les chiffres réels. L'ACEA a refusé de communiquer à Greenpeace le montant exact versé par chaque entreprise, précisant toutefois que chaque membre s'acquittait d'une « cotisation standard ».
- 77 Id.
- 78 Voir site Internet de l'ACEA, "Committed to reducing CO₂" (dernière consultation : 15 mars 2007).
- 79 « Réduire davantage les émissions de CO₂ uniquement au moyen de la technologie des véhicules, c'est le choix le plus coûteux et le moins rentable pour la société [...] On peut faire plus pour l'environnement, à moindre coût. » Communiqué de presse de l'ACEA, "Car industry wants fact-based policy on CO₂ reductions", Bruxelles, 26 janvier 2007.
- 80 Ibid.
- 81 Commission européenne : http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans_en.htm
- 82 "Auto industry pushes hard to reduce CO₂ emissions and needs supportive, realistic legislative framework to succeed", communiqué de presse de l'ACEA, 28 octobre 2009 www.acea.be/index.php/news/news_detail/auto_industry_pushes_hard_to_reduce_co2_emissions_and_needs_supportive_real
- 83 Communiqué de presse de l'ACEA, "CO₂ proposal for light commercial vehicles must be modified", Hanovre, 21 septembre 2010 www.acea.be/index.php/news/news_detail/co2_proposal_for_light_commercial_vehicles_must_be_modified
- 84 Commission européenne, Surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE: données pour l'année 2009, 2010.
- 85 JATO Consult, Rich Nations Falling behind Europe on Car CO₂ Emissions, op. cit.
- 86 www.volkswagen.co.nz/media/country/nz/x/company.Par.0054.File.pdf/vwmr0909_new_generation.pdf
- 87 Lettre de l'ACEI, op. cit. www.eurofer.org/index.php/eng/content/download/8541/44459/file/2010-01-21ACEIOpenLetter.PDF
- 88 Voir : <http://latimesblogs.latimes.com/greenspace/2011/04/california-auto-clean-car-standards.html> et www.edf.org/article.cfm?contentID=4192
- 89 <http://www.autospies.com/news/Toyota-s-Jim-Colon-praises-US-government-s-proposal-on-fuel-economy-standards-61281/>
- 90 EPA/NHTSA Notice of Upcoming Joint Rulemaking to Establish 2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and CAFE Standards, www.epa.gov/oms/climate/regulations/420f10051.htm
- 91 Volkswagen, Sustainability Report 2010, op. cit.



Das Problem.