

Les moteurs du dérèglement climatique

Comment le lobby automobile opère
pour saper la législation européenne
sur l'efficacité énergétique des véhicules

Rapport 2008

GREENPEACE

greenpeace.fr

Les moteurs du dérèglement climatique

Comment le lobby automobile opère pour saper la législation européenne sur l'efficacité énergétique des véhicules



Glossaire

Moyenne par flotte Les objectifs de réduction des émissions fixés par la Commission européenne sont fondés sur la moyenne des émissions de l'ensemble des voitures vendues en Europe par un constructeur, plutôt que sur le modèle de véhicule. Ceci permet aux constructeurs de continuer à produire des modèles qui émettent beaucoup de dioxyde de carbone (CO₂), très puissants et très polluants, dans la mesure où ils commercialisent aussi des voitures plus propres et plus légères, qui « compensent » la moyenne des émissions de leur parc.

Approche intégrée L'industrie préconise l'utilisation de ce concept dans le processus de négociation politique. L'approche intégrée exige que d'autres acteurs (compagnies pétrolières, conducteurs, autorités publiques) prennent une part de responsabilité en matière d'efficacité énergétique et plaide en faveur d'un développement plus poussé des carburants efficaces, des habitudes de conduite respectueuses de l'environnement et d'une amélioration des flux de circulation dans les grands centres urbains.

Si chaque acteur a, bien entendu, ses propres responsabilités en matière de réduction des émissions de CO₂, celles-ci doivent venir en complément d'une législation concrète sur l'efficacité des moteurs. S'il est évident que tous les acteurs doivent certes prendre des mesures pour limiter les émissions de dioxyde de carbone des véhicules, l'industrie automobile utilise surtout ce concept pour se dégager des responsabilités qui lui incombent : plus le champ de responsabilité des autres secteurs industriels est large, plus le sien se rétrécit.

Les constructeurs sont parvenus à faire de l'approche intégrée la politique quasi-officielle de la Commission. Selon la réglementation proposée, les constructeurs ne devront limiter les émissions moyennes de leurs flottes qu'à 130 g de CO₂/km. L'objectif, initialement fixé à 120 g de CO₂/km, a donc été revu à la baisse. Mais en vue d'atteindre quand même 120 g de CO₂/km, des mesures complémentaires viendront contribuer à la réduction des 10 grammes restant. Ces mesures concernent notamment les indicateurs de changement de vitesse, l'amélioration des systèmes de climatisation, les pneus à faible frottement, la conduite écologique et les agrocarburants.

Objectifs fondés sur l'utilité : le critère du poids ou celui de l'emprise au sol ? Afin de s'assurer que tous les constructeurs participent à la réduction des émissions de CO₂ visée par l'UE, la moyenne des émissions des voitures neuves de chaque flotte diffère en fonction de l'objectif assigné au véhicule. À travers cette approche, le niveau limite de dioxyde de carbone est déterminé en fonction de ce qu'on appelle le critère « d'utilité ». Les deux critères envisagés par la réglementation sont le poids du véhicule et son emprise au sol, qui correspond à la largeur de la voie (espace entre les deux roues d'un même essieu) multipliée par l'empattement (distance entre l'essieu avant et l'essieu arrière).

En utilisant le poids comme critère, le danger est de voir les constructeurs augmenter délibérément le poids de leurs véhicules afin de se conformer à un niveau d'émission moins contraignant. Une telle mesure risque d'avoir comme « effet pervers » d'entraîner une augmentation plutôt qu'une réduction des émissions de CO₂.

En revanche, l'utilisation de l'emprise au sol comme critère réduit considérablement le risque d'« effet pervers », étant donné que son augmentation engendre des coûts supplémentaires et que les limites impliquées par la taille d'un véhicule sont plus immédiates que celles de son poids. Une courbe de valeurs limites, fondée sur l'emprise, aurait également l'avantage d'être indépendante des choix technologiques des constructeurs, et chaque gramme de CO₂ économisé bénéficiera alors des mêmes avantages.

Ainsi, l'emprise au sol est le critère le plus approprié pour déterminer les différents plafonds d'émission. Seule une limite fondée sur l'emprise peut permettre aux constructeurs de choisir librement le moyen le plus adéquat de réduire les émissions de dioxyde de carbone, et de réaliser tout le potentiel de l'ensemble des moyens dont ils disposent.

Pente de la courbe Il s'agit de la ligne graphique qui correspond au poids – ou à l'emprise – et au niveau de CO₂, et qui définit l'objectif de réduction d'ensemble que doit atteindre chaque constructeur. Plus la courbe est plate, plus le constructeur devra fournir d'efforts pour réduire les émissions de ses véhicules les plus lourds ; plus la courbe est verticale, moins le constructeur devra faire d'efforts.

g/CO₂/km = grammes de dioxyde de carbone par kilomètre parcouru

Publié par : Greenpeace International. **Date :** mai 2008. **Rédaction :** Agnes de Rooij et Nina Schulz, d'après les recherches menées par Andy Rowell. **Révision :** Jo Kuper **Remerciements :** Helen Perivier, John Bowler, Franziska Achterberg, et Lasse van Aken. **Traduction en français et révision :** Delphine de la Encina, Anne Valette, Adélaïde Colin. **Graphisme et mise en page :** www.onehemisphere.se, Suède. **Illustration de la couverture :** © R. Seker.

Version PDF disponible sur www.greenpeace.fr/moteurs-dereglement

Imprimé sur du papier 100 % recyclé.

Publié par Greenpeace International
Ottho Heldringstraat 5, 1066 AZ Amsterdam, The Netherlands.
greenpeace.org

Publié en français par Greenpeace France
22 rue des Rassellins, 75 020 Paris, France.
greenpeace.fr



Résumé du rapport	4
1 : Introduction	
1.1 La stratégie du lobby automobile est-elle dépassée ?	8
1.2 La technologie donne son feu vert	9
1.3 Une action urgente est nécessaire	9
2 : Pleins phares sur la « propagande de guerre »	
2.1 La campagne de relations publiques « 3 D »	10
2.2 L'approche intégrée	11
2.3 Cars 21 – transformer la politique de compétitivité en politique environnementale	12
2.4 Diviser pour mieux régner	13
2.5 Affaiblir les efforts de régulation	13
1. Affaiblissement des objectifs et introduction de l'approche intégrée	14
2. Des objectifs déterminés par le poids des véhicules	14
3. Établissement de moyennes par parc	15
4. Échelonnement des pénalités	15
5. Mesures d'exemption pour les « petits » constructeurs	16
3 : Qui conduit le lobby automobile ?	
3.1 Le lobby allemand et ses alliés haut placés	17
3.2 L'industrie automobile allemande gagne la « guerre commerciale »	18
3.3 Nous « démantèlerons » les propositions de la Commission	19
3.4 « On ne peut pas changer la couleur bleue de notre logo contre du vert »	19
3.5 L'industrie automobile « ne tient pas compte de l'évolution de l'opinion publique »	20
Conclusion	21
Notes et références	22



résumé du rapport

À l'automne 2008, le Parlement et le Conseil des ministres européens devraient légiférer pour améliorer l'efficacité énergétique des automobiles. Si la Commission européenne ne parvient pas à améliorer les normes en matière d'économies de carburant et de rejet de dioxyde de carbone (CO₂), elle risque de ne pas être capable d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'elle s'est assignés pour 2020.

Les émissions résultant du transport, qui représentent déjà 22 % du total des rejets de CO₂ de l'Union européenne (UE), sont en augmentation, et les automobiles en sont largement responsables.¹ Une réglementation ambitieuse est essentielle si l'on veut que de vrais efforts soient réalisés en faveur de l'efficacité des véhicules.

Mais l'UE a laissé les constructeurs automobiles venir saper à maintes reprises les négociations sur la future réglementation. Les recherches montrent pourtant qu'il n'existe aucun obstacle lié à la technologie ou au marché qui empêcherait d'atteindre les objectifs de réduction de CO₂.^{2,3} Aujourd'hui, l'industrie se contente d'utiliser les avancées technologiques pour concevoir des véhicules toujours plus lourds, puissants et polluants – une attitude facilitée par l'absence de cadre réglementaire contraignant.

Les efforts visant à miner la législation européenne ont été en particulier conduits par l'industrie automobile allemande, le groupe de pression le plus puissant d'Europe dans ce secteur et qui dispose des meilleures relations. Sa campagne a en effet reçu le soutien d'alliés politiques haut placés. Nombreux sont les politiciens qui croient, à tort, que les revendications de l'industrie automobile pourraient servir leurs propres intérêts et ceux de l'Europe.

Deux rapports ont été présentés au Parlement européen par des eurodéputés favorables aux initiatives du lobby automobile, qui met tout en œuvre pour revoir à la baisse les objectifs de limitation des émissions de CO₂ et repousser les échéances fixées pour les atteindre. L'un de ces rapports a été rédigé par Jorgo Chatzimarkakis, eurodéputé allemand issu du parti libéral-démocrate, qui s'est publiquement engagé : « *Nous allons démanteler les propositions de la Commission* ». ⁴

Les constructeurs sont parvenus à repousser de 2005 à 2012 l'échéance qui avait été fixée en 1995 pour réduire les émissions de CO₂. À présent, ils demandent un délai supplémentaire de trois ans, soit une échéance à 2015.⁵ Ils obtiendraient ainsi le double du temps qui leur avait été initialement imparti pour réduire leurs émissions.

Le lobby automobile est également parvenu à :

- revoir à la baisse les objectifs proposés ;
- dégager les constructeurs de leurs responsabilités en matière de réduction de CO₂ ;
- diviser la Commission, en particulier la Direction générale Environnement et la Direction générale Entreprises et Industrie ;
- utiliser des stratégies commerciales agressives pour les versions et modèles « éco » des véhicules traditionnels, afin de créer un écran de fumée « vert » et de continuer à construire des véhicules toujours plus lourds et puissants.

Si l'Europe entend s'attaquer sérieusement au problème des changements climatiques, elle doit afficher, lors du vote crucial de l'automne 2008, une position ferme face au lobby automobile. En affichant un leadership fort, les responsables européens peuvent inverser l'équilibre des forces et améliorer l'efficacité de la législation proposée. **Les reports et les arrangements politiques, qui favorisent l'industrie au détriment du climat, ne peuvent plus dicter la règle du jeu.**

Les stratégies du lobby automobile : les « 3D », démentir, différer, dominer.

Le principal groupe de pression européen, l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) s'est employé, à plusieurs reprises, à **démentir** la nécessité de prendre des mesures réglementaires pour réduire les émissions qui affectent le climat. Peu après sa création, en 1991, l'ACEA a annoncé un accord volontaire visant à réduire les émissions des véhicules de 10 % entre 1993 et 2005.⁶ Il s'agissait d'une première tentative pour déjouer les plans de l'UE, qui envisageait de présenter une mesure réglementaire en vue de stabiliser aux niveaux de 1990, les émissions de CO₂ à l'horizon 2000. Selon les engagements volontaires pris par les constructeurs européens, les voitures neuves devaient afficher un taux d'émission moyen de 140 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2008. Ils n'ont jamais atteint cet objectif. En 2006, les émissions moyennes des véhicules s'élevaient à 160 grammes de CO₂ par km.⁷ Les émissions des voitures allemandes avaient même augmenté de 0,6% !⁸

Par ailleurs, l'ACEA s'est constamment efforcée de différer toute action concrète. En 1995, la Commission avait officiellement fixé l'objectif des émissions moyennes pour les voitures neuves à 120 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2005.⁹ Un an plus tard, le lobby automobile est parvenu à repousser cette échéance, fixant le délai à « *2010 au plus tard* ». ¹⁰ En 1998, la date est passée à 2012.¹¹ Le secteur industriel, soutenu par Günter Verheugen, le vice-président de la Commission et responsable de la DG Entreprises et Industrie, fait actuellement pression pour un nouveau report à 2015.¹² En mai 2006, l'ACEA avait également écrit à la Commission pour lui reprocher de choisir un moment bien « *inopportun pour proposer une réglementation sur les émissions de CO₂* ». ¹³

Le lobby automobile a également tenté de **dominer** le débat politique européen. Depuis sa création en 1991, l'ACEA fait pression en faveur de l'« *approche intégrée* ». Ce concept exige que d'autres acteurs, tels que les conducteurs, les citoyens ou les autorités publiques, prennent aussi leurs responsabilités en matière d'efficacité énergétique. Certes, tout le monde a un rôle à jouer en matière de lutte contre les changements climatiques, mais tous ces efforts doivent venir en complément d'une législation sur l'efficacité des moteurs qui s'applique aux constructeurs. Or l'industrie automobile

RUE DE LA LOI 200 - WETSTRAAT 200
B-1049 BRUSSEL
TEL. 02/298.11.00 - FAX. 02/299.18.27
Brüssel, den 20-04-2007
Kabinett/NB/fv - D(2007)220



utilise ce concept d'approche intégrée pour diluer les responsabilités qui lui incombent et pouvoir ainsi continuer à produire des voitures gourmandes en carburant.

L'ACEA domine également le groupe de haut niveau instauré par la Commission et baptisé Cars 21. Le lobby automobile s'appuie sur les résultats de ce comité, créé en vue d'étudier des questions liées à la compétitivité, pour élaborer des propositions en matière d'efficacité énergétique et d'émissions de CO₂. L'un des plus grands succès remportés par l'industrie grâce à Cars 21 est justement l'adoption de l'approche intégrée par la Commission comme politique quasi-officielle.

Qu'a obtenu le lobby automobile ?

En 2007, l'échec des industriels, qui n'ont pas atteint les objectifs des accords volontaires, et la conscience grandissante du monde politique vis-à-vis des changements climatiques, ont amené la Commission européenne à admettre que des mesures législatives s'imposaient.

Mais le lobby automobile a mis les bouchées doubles pour revoir à la baisse les ambitions du projet de législation, au point que le texte présenté par la Commission en décembre 2007 est un échec à plusieurs égards :

- **Aucun objectif ambitieux n'est déterminé** et seul un objectif à court terme de 130 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru est fixé pour les voitures neuves d'ici à 2012. L'objectif initial d'atteindre 120 g de CO₂/km, proposé en 1995, est donc revu à la baisse. En 2006, le niveau moyen des émissions s'élevait à 160 g de CO₂/km pour l'ensemble des flottes.
- **Aucune réduction supplémentaire n'est envisagée après 2012**, or les objectifs de l'Europe en matière de lutte contre les changements climatiques courent jusqu'en 2020. Si l'UE entend sérieusement les atteindre et mettre un terme à la hausse des émissions de CO₂ dues au transport routier, elle doit s'assurer que les constructeurs automobiles continuent de réduire les émissions de leurs véhicules au-delà de 2012.
- **Les responsabilités concernant la réduction des émissions de CO₂ sont détournées** des constructeurs, grâce à l'adoption de l'approche intégrée.
- **La marge de progression en matière d'économies de carburant est restreinte**, les moyennes d'émission étant fixées en fonction du poids de la voiture, et non de son empreinte au sol. Or par le passé, c'est justement l'augmentation du poids des véhicules qui s'est révélée être un obstacle majeur à toute réduction significative par les constructeurs des émissions de CO₂ de leurs véhicules.

- **Les objectifs sont fondés sur la moyenne des flottes**, ce qui permet aux constructeurs de continuer à produire des véhicules très polluants, dont ils « compensent » les émissions avec celles, moins élevées, de voitures plus légères et plus propres.
- **Les sanctions financières sont peu dissuasives** pour les constructeurs irrespectueux, et ne prendront pleinement effet qu'en 2015. Si elles se veulent efficaces, ces sanctions doivent être supérieures au coût engendré par la mise en conformité et intégralement redevables dès l'entrée en vigueur de la loi.
- **La réglementation accorde une clause d'exemption aux constructeurs produisant moins de 10 000 véhicules par an**, permettant ainsi à certaines voitures parmi les plus gourmandes en carburant d'échapper à la réglementation.

Les constructeurs allemands gagnent la « guerre commerciale »

Cependant, les concessions accordées par la Commission ne sont pas toutes favorables à l'ensemble des constructeurs. Les intérêts de l'industrie allemande portent sur le segment des voitures haut de gamme, et diffèrent considérablement des intérêts des industriels français et italiens, spécialisés dans la production en série de modèles plus petits et plus légers.

Lorsque la Commission a présenté son rapport en février 2007, le PDG de Porsche, Wendelin Wiedeking, a déclaré qu'il s'agissait d'une véritable « *guerre commerciale européenne, opposant les Italiens et les Français aux Allemands* ». ¹⁴

Une guerre commerciale dont les Allemands sortent toujours vainqueurs, forts du soutien de politiciens de haut rang, dont la chancelière Angela Merkel en personne, ou le commissaire européen Günter Verheugen.

Le positionnement allemand a pris l'ascendant sur deux questions cruciales : le choix entre le paramètre du poids ou celui de l'empreinte au sol utilisé pour mesurer les réductions de CO₂, et ce qu'on appelle la « pente de la courbe », qui correspond à une ligne graphique reflétant le poids et le CO₂ moyens par flotte. Plus cette courbe est plate, plus le constructeur devra fournir d'efforts pour réduire les émissions de ses véhicules les plus lourds.

Tandis que Paris et Rome plaidaient en faveur d'un critère fondé sur l'empreinte au sol et d'une courbe plutôt basse (20 à 30 % maximum), Berlin souhaitait une courbe à 80-85 %. La Commission a tranché en faveur des Allemands, en préconisant une courbe à 60 % ¹⁵, et le critère du poids.



Comme l'a rétorqué le ministre français de l'Environnement, Jean-Louis Borloo, en réponse à un commentaire allemand à propos des pénalités : « *Difficile d'accepter que des voitures plus lourdes et plus puissantes produisant des émissions plus importantes aient le droit d'émettre plus que les autres* », ¹⁶

La stratégie du lobby automobile est-elle dépassée ?

Outre les efforts entrepris pour saper l'élaboration d'une réglementation ambitieuse sur l'efficacité énergétique des véhicules particuliers, le lobby automobile multiplie les prétendues « offensives vertes », à coups d'entreprises de communication institutionnelle agressives et de campagnes de publicité de grande envergure. En réalité, il s'agit d'un écran de fumée derrière lequel les constructeurs se dissimulent pour continuer à produire des véhicules toujours plus gros et plus puissants.

Mais les changements climatiques, l'escalade des prix du carburant et la crise du crédit sont en passe de changer la donne économique. Aux États-Unis comme en Europe, les choix des consommateurs en matière automobile se rationalisent, tandis que la demande des marchés émergents d'Asie et d'Amérique du Sud s'oriente de plus en plus vers des modèles simples, légers et à faible consommation. ¹⁷

D'où les interrogations de certains observateurs, comme The Economist qui se demande : « *L'Allemagne fabrique des véhicules parmi les plus rapides et luxueux au monde. Mais cette stratégie est-elle dépassée aujourd'hui ?* », ¹⁸

Il n'est pas trop tard

Depuis trop longtemps, les responsables politiques des États membres de l'UE se sont heurtés à la puissance du lobby automobile, en particulier celui des constructeurs allemands. S'ils ne parviennent pas à résister à ces pressions et à afficher une position ferme, l'UE risque de ne pas être capable d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'elle s'est fixés à l'horizon 2020.

Mais il n'est pas trop tard. Les députés européens et les ministres des gouvernements des pays membres ont encore une chance de prouver que c'est à eux qu'appartient le pouvoir de décision en matière d'environnement, comme ils le prétendent. À l'automne 2008, ils peuvent s'opposer aux stratégies dépassées qu'emploient le lobby automobile et ses partisans, plus soucieux de leurs intérêts privés que du climat.

Si elle entend avoir un impact significatif sur la réduction des émissions de CO₂ des véhicules particuliers, la réglementation européenne doit :

- prévoir, pour les voitures neuves, une limitation obligatoire de la moyenne des émissions de CO₂ de 120 grammes par kilomètre d'ici à 2012, et 80 g/km à l'horizon 2020, en se fixant par la suite des objectifs toujours plus ambitieux ;
- renforcer les mesures incitatives pour la diminution du poids des véhicules, en préférant le critère de l'emprise au sol à celui du poids ;
- dissuader de façon efficace les infractions en instaurant une limite d'émission moyenne par constructeur et en imposant une sanction minimum de 150 € par gramme excédentaire pour chaque véhicule vendu ;
- déterminer des plafonds d'émissions de CO₂ pour chaque véhicule, afin d'interdire du marché les automobiles les plus polluantes.



1991 : l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) s'engage, dans le cadre d'un accord volontaire, à réduire de 10 % les émissions de CO₂ des véhicules entre 1993 et 2005.



1995 : la Commission européenne fixe officiellement la moyenne des émissions pour les voitures neuves à 120 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2005.



« La lutte contre les changements climatiques est fondamentale pour protéger l'avenir de notre planète. En outre, elle offre à l'Europe de grandes perspectives. L'heure est venue de les mettre pleinement en œuvre, en toute confiance ».¹⁹

José Manuel Barroso, président de la Commission européenne, janvier 2008.

À l'automne 2008, le Parlement et le Conseil des ministres européens devraient exprimer leurs votes définitifs concernant les normes d'efficacité énergétique des automobiles. Bien que l'Europe se positionne comme chef de file de la lutte contre les changements climatiques, elle semble incapable de tenir tête à l'un des groupes de pression les plus puissants du monde : le lobby automobile. Si la Commission européenne ne parvient pas à légiférer de manière ambitieuse pour améliorer l'efficacité des moteurs, elle risque de ne pas atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'elle s'est elle-même assignés pour 2020.

En Europe, le secteur des transports représente 22 % des émissions de CO₂ et celles-ci sont en constante augmentation.²⁰ À elles seules, les voitures sont responsables de 12 % des rejets. Il apparaît essentiel d'améliorer l'efficacité des moteurs.

Mais jusqu'à présent, les responsables politiques européens se sont heurtés à la puissance du lobby automobile. Celui-ci, conduit par l'industrie automobile allemande, est déjà parvenu à retarder et à affaiblir les objectifs politiques en matière d'efficacité énergétique, et ne cesse de réclamer davantage de concessions. La campagne qu'il mène pour saper la législation sur les émissions a reçu le soutien d'alliés haut placés. En effet, nombreux sont les politiciens qui croient, à tort, que les revendications de l'industrie automobile pourraient servir leurs propres intérêts et ceux de l'Europe.

C'est à la direction générale (DG) Environnement qu'il revient de présenter, au nom de la Commission européenne, le projet de législation sur l'efficacité énergétique. Toutefois, son travail a été constamment miné par la DG Entreprises et Industrie, qui soutient le lobby automobile.

La planète commence déjà à ressentir les effets des changements climatiques. Si rien n'est fait, plusieurs millions d'individus pourraient connaître des catastrophes climatiques majeures, des pénuries d'eau ou encore des crises alimentaires. Comme l'a affirmé le président de

la Commission européenne, José Manuel Barroso, « la lutte contre les changements climatiques est fondamentale pour protéger l'avenir de notre planète ». Il n'y a pas de temps à perdre.

Si l'Europe entend s'attaquer sérieusement au problème des changements climatiques, elle doit afficher, lors du vote de cet automne, une position ferme face au lobby automobile. Les reports et les arrangements politiques, qui favorisent l'industrie au détriment du climat, ne peuvent plus dicter la règle du jeu.

À ce jour, l'industrie est parvenue à :

- retarder l'action législative, en préconisant comme solution la conclusion d'accords volontaires ;
- édulcorer les objectifs proposés et repousser les délais impartis pour les atteindre ;
- décharger les constructeurs automobiles de leurs responsabilités en matière de réduction des émissions de CO₂ (dioxyde de carbone) ;
- diviser la Commission européenne, en particulier la DG Environnement et la DG Entreprises et Industrie. Cette dernière a adopté de façon constante les positions du lobby automobile, sapant ainsi le mandat de la DG Environnement concernant l'instauration de normes d'efficacité énergétique ;
- utiliser des stratégies de commercialisation agressives pour les versions et modèles « éco » des véhicules traditionnels, afin de créer un écran de fumée et de continuer à construire des véhicules toujours plus lourds et puissants.

Les constructeurs sont parvenus à repousser de 2005 à 2012 l'échéance qui avait été fixée en 1995 concernant les objectifs de réduction de CO₂ des automobiles. À présent, ils demandent un délai supplémentaire de trois ans. Si leur requête est acceptée, ils obtiendraient ainsi le double du temps qui leur avait été initialement imparti pour réduire leurs émissions.²²



1996 : le lobby automobile parvient à repousser à « 2010 au plus tard » l'échéance proposée par la Commission concernant les objectifs d'efficacité énergétique.



1998 : en vertu d'un nouvel accord volontaire, la Commission européenne et l'industrie automobile conviennent d'un objectif à mi-parcours visant une réduction de 25 % des émissions de CO₂ des voitures à l'horizon 2008, ramenant la moyenne d'émission pour les flottes de voitures neuves à 140 grammes de CO₂/km d'ici à 2008.



« L'Allemagne fabrique des véhicules parmi les plus rapides et luxueux au monde. Mais cette stratégie est-elle dépassée aujourd'hui ? » The Economist.²⁴

1.1 La stratégie du lobby automobile est-elle dépassée ?

L'industrie automobile allemande, soutenue par des responsables politiques de haut rang, est le fer de lance de la lutte contre la réglementation. Ce groupe de pression est épaulé par des acteurs clés, tels que la chancelière allemande Angela Merkel et le vice-président de la Commission, Günter Verheugen.

D'un point de vue historique, les constructeurs allemands (davantage que leurs homologues français ou italiens) se sont spécialisés dans la vente du rêve de la puissance, du confort et de la vitesse illimitée. Mais les changements climatiques, l'escalade des prix du carburant et la crise du crédit sont en passe de changer la donne économique.

Aux États-Unis comme en Europe, les choix des consommateurs en matière automobile se rationalisent, tandis que la demande des marchés émergents d'Asie et d'Amérique du Sud s'oriente de plus en plus vers des modèles simples, légers et à faible consommation.²⁵ Aux États-Unis, le New York Times fait remarquer qu'en raison de « l'augmentation des prix à la pompe, la mutation progressive du consommateur américain vers des véhicules légers s'est transformée en une véritable ruée ». Le quotidien cite l'analyste des ventes du

groupe Ford, qui estime que cette tendance constitue « le changement de segment le plus important dont [il ait] été témoin depuis [ses] 31 années de présence sur le marché ».²⁶

Et The Economist de souligner : « il apparaît de plus en plus clair que les constructeurs automobiles allemands se trouvent à contresens des deux grandes mutations de la demande à venir : vers une automobile "raisonnée" à faible consommation de carburant, en particulier dans les pays développés, et vers des véhicules bon marchés et attrayants, notamment en Asie ».²⁷

La Commission estime elle-même que l'amélioration de l'efficacité des moteurs « renforcera la compétitivité de l'industrie automobile européenne, puisqu'il est de plus en plus manifeste, y compris pour les acteurs clés des marchés financiers, que la faible consommation de carburant va devenir un facteur concurrentiel majeur pour les constructeurs tandis que, simultanément, les contraintes vis-à-vis des émissions de carbone se renforcent à l'échelle internationale ».²⁸

Malgré ce constat, la Commission se laisse manipuler par l'industrie automobile, en particulier par le lobby allemand, et ne parvient pas à défendre les enjeux climatiques.

Pourquoi une réglementation sur les émissions de CO₂ est-elle nécessaire en Europe ?

Il est indispensable de prendre des mesures urgentes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport routier. Si l'UE ne légifère pas de façon ambitieuse contre les véhicules à haut niveau d'émissions, elle risque de ne pas atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés pour 2020. Le transport dans son ensemble représente 22 % (les véhicules particuliers, 12 %) des émissions de CO₂ de l'Union européenne. Les émissions dégagées par cette activité affichent une progression rapide : entre 1990 et 2005, elles ont augmenté de 26 %.

Les constructeurs automobiles continuent à fuir leurs responsabilités et ne s'attaquent pas au problème des changements climatiques. Il y a dix ans, ils avaient promis de réduire les émissions moyennes des véhicules neufs vendus en Europe à 140 grammes de CO₂ par kilomètre à l'horizon 2008-2009. Mais leurs progrès se font toujours attendre, au point que leurs promesses pourraient n'avoir été qu'une tactique visant à retarder l'adoption de normes obligatoires et contraignantes. En 2006, les constructeurs n'étaient parvenus qu'à une moyenne de 160 g de CO₂ par km, et aucun progrès majeur n'a été réalisé pendant plusieurs années.

La technologie existe déjà, mais elle n'est pas mise en œuvre à grande échelle. Aucune découverte technologique supplémentaire n'est nécessaire pour atteindre les objectifs défendus par Greenpeace pour 2012. Au cours de ces vingt dernières années, l'industrie automobile a amélioré l'efficacité de ses moteurs, mais elle a choisi de mettre ces innovations au service de véhicules toujours plus gros et plus lourds, et non au service de la fabrication de masse de voitures à faibles émissions. Les « véhicules concepts » et les « modèles de niche », présentés lors des salons ou dans les publicités, montrent que des économies de carburant sont réalisables, mais les constructeurs se refusent à produire ce type de véhicule en grand nombre.



Avril 2004 : l'ACEA demande à la Commission de prendre en compte « un éventail de facteurs plus large » avant de se fixer ses objectifs d'émissions pour 2008. L'association commence à militer activement auprès de la Commission en faveur de l'« approche intégrée », un concept qui revient à diluer les responsabilités propres aux constructeurs en matière de réduction des émissions de CO₂ (voir paragraphe 2.2).



Janvier 2005 : Bernd Pischetsrieder, alors président de l'ACEA, et Günter Verheugen, responsable de la direction générale Entreprises et Industrie, décident de constituer un groupe de travail de haut niveau, appelé Cars 21. À l'origine, ce groupe avait pour mission de « renforcer la compétitivité de l'industrie automobile européenne ».

Ce que l'UE propose ²³	Ce dont le climat a besoin
• Une norme limitant les émissions de CO₂ à 130 g par km parcouru • Des mesures supplémentaires pour contribuer à améliorer la norme de 10 g • Un seul objectif pour 2012 • Des objectifs moins contraignants pour les constructeurs des véhicules les plus lourds (critère fondé sur le poids) • Une option pour les voitures particulièrement gourmandes, qui sera compensée par les voitures à faible émission • Des sanctions de 20 € par gramme supplémentaire pour chaque véhicule, qui passeront à 95 € à l'horizon 2015 • Des exceptions pour les constructeurs produisant moins de 10 000 voitures par an	• Une limite fixée à 120 g de CO₂ par km, conformément à ce qu'avait annoncé la Commission en 1995 • De telles mesures doivent être prises en plus de celle fixant une limite de 120 g • Un objectif supplémentaire visant à atteindre 80 g à l'horizon 2020 et un engagement en faveur d'améliorations constantes • Une norme qui reflète la taille du véhicule et non son poids (critère fondé sur l'emprise au sol) • Une limite d'émission de CO₂ plus stricte pour chaque véhicule • Des sanctions immédiatement dissuasives qui permettront un respect des normes : 150 € par gramme supplémentaire pour chaque véhicule à partir de 2012 • Aucune exception

1.2 La technologie donne son feu vert

La recherche montre qu'il est possible de réduire considérablement les émissions à court terme, sans changer davantage l'offre commerciale de façon radicale et en utilisant les technologies déjà disponibles. En développant un modèle expérimental, l'automobile-club allemand Adac a montré qu'une réduction de 19 % des émissions de CO₂ est réalisable mais aussi rentable, même si les améliorations technologiques nécessaires doivent être mises sur le marché à un rythme accéléré.²⁹

D'après Julia King, conseillère en matière automobile et changements climatiques auprès des autorités britanniques, il est possible de réduire de 30 % en moyenne les émissions pour les véhicules neufs sur une période de 5 à 10 ans, en ayant recours à une petite partie des technologies les plus rentables.³⁰ Elle affirme qu'il est « *nécessaire d'éviter tout écart vis-à-vis des délais impartis concernant les normes d'émission de CO₂ fixées par l'UE* ». ³¹

Ainsi, il n'existe aucun obstacle lié à la technologie ou au marché qui empêcherait d'atteindre les objectifs de réduction de CO₂. Mais plutôt que d'utiliser de tels avantages pour construire des modèles économes en carburant, l'industrie automobile a choisi de les détourner pour concevoir des véhicules toujours plus lourds, puissants et polluants – attitude facilitée par l'absence de cadre réglementaire contraignant.

Il est primordial qu'une législation ambitieuse vienne encourager la réalisation d'efforts plus importants pour améliorer l'efficacité des moteurs. Toutefois, l'UE permet – encore et toujours – à l'industrie automobile de venir saper les efforts qu'elle entreprend en la matière.

1.3 Une action urgente est nécessaire

Il n'est pas trop tard. Avec un leadership fort, les responsables européens peuvent inverser l'équilibre des forces et améliorer la législation proposée. Le vote de cet automne sera décisif, et Bruxelles peut et doit faire entendre sa voix au nom du climat.

Si elle entend avoir un impact significatif sur la réduction des émissions de CO₂ des véhicules particuliers, la réglementation européenne doit :

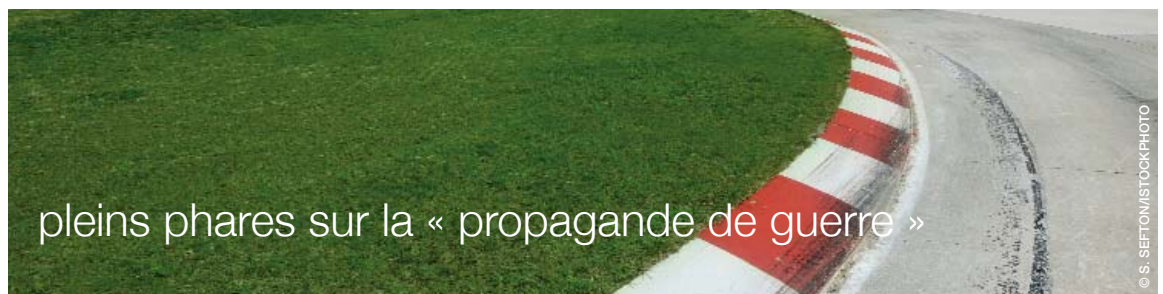
- prévoir, pour les voitures neuves, une limitation obligatoire de la moyenne des émissions de CO₂ de 120 grammes par kilomètre d'ici à 2012, et 80 g/km à l'horizon 2020, en se fixant par la suite des objectifs toujours plus ambitieux ;
- renforcer les mesures incitant à réduire le poids des véhicules, en préférant le critère de l'emprise au sol à celui du poids ;
- dissuader de manière efficace les infractions en instaurant une limite de moyenne d'émissions par constructeur et une sanction minimum de 150 € par gramme excédentaire pour chaque véhicule vendu ;
- déterminer des plafonds d'émissions de CO₂ pour chaque véhicule, afin d'interdire les automobiles très polluantes.³²



Février 2006 : des notes d'information de Günter Verheugen révèlent que « *la future stratégie de la Commission sera fondée sur une approche intégrée du CO₂* », premier signe de l'attitude complaisante de la Commission vis-à-vis de l'industrie automobile.



Août 2006 : d'après les chiffres publiés par l'ONG Transport and Environment (T&E), l'industrie automobile ne tiendra pas sa promesse d'atteindre les objectifs de réduction. Un porte-parole de Günter Verheugen déclare que cette situation n'est « *aucunement satisfaisante* », avant d'affirmer que « *si la méthode de la carotte* » n'a pas fonctionné, la Commission emploiera « *celle du bâton* », qui passe notamment par des mesures réglementaires.



« L'industrie est, d'un point de vue politique, étonnamment puissante et, en général, elle s'arrange pour stériliser la plupart des règlements mis en place. »

Un spécialiste du secteur automobile³³

2.1 La campagne de relations publiques « 3D »

Pendant près de vingt ans, l'industrie automobile est parvenue à empêcher l'adoption de toute législation visant à limiter les émissions de CO₂ des véhicules.

Mais les changements climatiques ayant gagné des échelons dans l'ordre du jour politique, et l'échec des accords volontaires passés avec les constructeurs étant devenu manifeste, la Commission a reconnu que des mesures réglementaires s'imposaient. Cependant, l'industrie automobile ne cesse de protester et met tout en œuvre afin de maintenir ses vieilles pratiques économiques, aujourd'hui inadmissibles.

Pour ce faire, les constructeurs ont recours à une stratégie simple mais efficace, appelée la technique des « 3D » : **démentir** l'existence d'un problème, **différer** toutes les actions réglementaires et, une fois que celles-ci ne peuvent être davantage repoussées, **dominer** le processus de réponse politique.³⁴ L'industrie a tenté de minimiser la nécessité d'agir contre les changements climatiques (démentir), insisté pour conclure des accords volontaires afin d'agir seule sur leur niveau d'émissions (différer) et introduit des concepts politiques qui lui sont favorables et la déchargent de ses responsabilités (dominer).

Aux États-Unis, les géants de l'automobile Chrysler, Ford et General Motors ainsi que l'Association des constructeurs automobiles américains (AAMA), ont joué un rôle de premier plan dans les efforts entrepris pour nier la réalité des changements climatiques. Dans les années 1990, ils ont rejoint la Global Climate Coalition, un groupe influent qui a servi de couverture aux intérêts commerciaux, et permis à la campagne des industriels de minimiser les preuves scientifiques des bouleversements climatiques et d'affaiblir les arguments en faveur d'une action réglementaire.³⁵ Par ailleurs, les constructeurs et les concessionnaires ont récemment tenté d'empêcher le législateur d'adopter les réglementations strictes que l'État californien avait mises en œuvre en vue de réguler les émissions de gaz à effet de serre.³⁶

En Europe, le principal lobby industriel, l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) a tenté à maintes reprises de **démentir** la nécessité d'une action réglementaire. En 1991, l'année de sa création, l'ACEA a annoncé un accord volontaire en vue de réduire les émissions des véhicules de 10 % entre 1993 et 2005. Il s'agissait de sa première tentative visant à déjouer les plans de l'UE,

qui envisageait de légiférer pour stabiliser les émissions de CO₂ aux niveaux de 1990 à l'horizon 2000. Tandis que le groupe de pression et la Commission ergotaient sur le meilleur moyen de diminuer les émissions de CO₂, l'ACEA a annoncé qu'elle était favorable à un nouveau concept : l'« approche intégrée » (voir paragraphe 2.2).

En mai 2006, alors que les politiques s'inquiètent de plus en plus de voir l'incapacité de l'industrie automobile à agir sur ses émissions, le nouveau président de l'ACEA, Sergio Marchionne, écrit au commissaire responsable de la DG Entreprises et Industrie, Günter Verheugen. La lettre dit clairement que l'ACEA juge « la proposition d'une législation sur les émissions de CO₂ inopportune [à ce moment-là] ». ³⁷ Une copie est envoyée au commissaire européen à l'Environnement Stavros Dimas, aux ministres autrichiens (qui présidaient l'UE à l'époque), ainsi qu'aux ministres français et allemands.

En octobre 2006, Stavros Dimas lance un appel en faveur d'une « législation qui permette de réduire prochainement les émissions de CO₂ des véhicules ». L'ACEA lui répond directement, affirmant que toute législation serait « prématurée », et qu'elle avait été « surprise de voir que [le commissaire] aurait déclaré à la presse que l'ACEA ne respecterait pas son engagement sur les émissions de CO₂ et que, de fait, la DG Environnement était favorable au remplacement de l'engagement par une réglementation ». ³⁸

Dans la lettre, l'ACEA déclare également qu'elle compte respecter l'accord volontaire en vigueur, qui « court jusqu'en 2008 et dont les résultats définitifs ne seront disponibles qu'en 2010 ». ³⁹ Ce qui sous-entend qu'aucune mesure ne doit être prise avant 2010.

Or, les chiffres publiés en 2006 par l'ONG Transport and Environment (T&E) montrent que les industriels enregistrent un échec constant dans leurs engagements volontaires, et qu'il est impossible pour l'ACEA d'atteindre les objectifs qu'elle s'était fixés. ⁴⁰

Toutefois, il convient de souligner que les efforts fournis par les constructeurs varient considérablement en fonction des pays. En effet, si les émissions des voitures allemandes ont augmenté de 0,6 %, les industriels français, italiens (et japonais) sont parvenus à les réduire de 1,6 % au cours de la même année. ⁴¹



Octobre 2006 : le commissaire européen à l'Environnement Stavros Dimas confie ne pas croire pas aux engagements pris par l'industrie automobile et plaide en faveur d'une « législation à caractère obligatoire visant à réduire les émissions de CO₂ dégagées par les véhicules ».



Novembre 2006 : Bernd Pischetsrieder écrit à Günter Verheugen et à Stavros Dimas pour que l'approche intégrée soit prise en compte.

Mr
Günter Verheugen



Par ailleurs, l'ACEA a constamment essayé de **différer** les délais impartis. En 1995, la Commission européenne fixe officiellement l'objectif des émissions moyennes pour les voitures neuves à 120 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2005. Un an plus tard, le lobby automobile parvient à repousser cette échéance, venant ainsi étendre le délai à « 2005 ou 2010 au plus tard ». ⁴² En 1998, la Commission conclut un accord volontaire avec l'ACEA, et le délai est alors repoussé à 2012. ⁴³ Le secteur industriel, soutenu par Günter Verheugen, fait actuellement pression pour que l'échéance soit une fois de plus reculée à 2015. ⁴⁴

Outre les efforts réalisés pour nier la nécessité d'agir et différer les mesures réglementaires, le lobby automobile a également entrepris de **dominer** le débat politique européen. Ce qui a été chose faite, notamment grâce à la mise en place, en collaboration avec d'autres parties intéressées, de l'« approche intégrée » en tant que solution unique permettant de « progresser durablement dans ce domaine ». ⁴⁵ L'ACEA est parvenue à dominer le groupe de haut niveau « Cars 21 » (voir paragraphe 2.2), institué par la Commission, permettant ainsi à l'approche intégrée de devenir la politique quasi-officielle de la Commission.

2.2 L'approche intégrée

Depuis 1991, l'industrie automobile s'efforce d'introduire l'approche intégrée dans les négociations politiques. Cette approche exige des autres acteurs (compagnies pétrolières, conducteurs, autorités publiques) une prise de responsabilité en matière d'efficacité énergétique et plaide en faveur d'un développement plus poussé des carburants efficaces, des habitudes de conduite respectueuses de l'environnement et d'une amélioration des flux de circulation dans les grands centres urbains. ⁴⁶ Si chaque acteur a, bien entendu, ses propres responsabilités en matière de réduction des émissions de CO₂, celles-ci doivent venir en complément d'une législation concrète sur l'efficacité des moteurs. L'industrie automobile utilise l'approche intégrée comme une tactique lui permettant de se dégager des responsabilités qui lui incombent. ⁴⁷

Plus ce concept est préconisé, plus les constructeurs persistent à produire des voitures haut de gamme et gourmandes en carburant. BMW et Mercedes, par exemple, en arguant que les autres secteurs industriels doivent aussi prendre des mesures, construisent de nouveaux modèles plus imposants et plus puissants que ceux qu'ils remplacent. ⁴⁸

En avril 2004, alors que le CO₂ dégagé par les voitures occupe une place plus importante dans l'ordre du jour de la Commission, l'ACEA décide de mener une action en demandant à Bruxelles de tenir compte d'un « éventail de facteurs plus large au moment de fixer ses objectifs d'émissions pour 2008 ». L'approche intégrée, solution prônée une fois de plus par le lobby, préconise une sensibilisation vis-à-vis des carburants alternatifs et des agrocarburants^a, ainsi qu'une meilleure gestion du trafic, de la conception des infrastructures et de l'éducation des conducteurs. ⁴⁹

Hermann Meyer, qui dirige à l'époque la politique environnementale de l'ACEA, déclare sans ambages que « le coût marginal de la technologie permettant de réduire des émissions de CO₂ augmente de façon considérable. Nous ne disposons plus que d'une marge de manœuvre étroite ». ⁵⁰ Son message est clair : « nous avons fait notre part du travail ».

La réussite de la campagne menée par les industriels réside dans le fait que l'approche intégrée est désormais perçue comme le fondement de la politique de la Commission en matière automobile. En février 2006, les notes d'information élaborées pour Günter Verheugen en vue de sa rencontre avec le président de l'ACEA, Sergio Marchionne, signalent que « la future stratégie de la Commission sera fondée sur une approche intégrée du CO₂, condition "vitale" d'une répartition équitable de la tâche ». ⁵¹

Mais si l'industrie automobile mène une campagne destinée à faire accepter l'approche intégrée, elle s'emploie également à élargir autant que possible la définition de cette approche. En d'autres termes, plus le champ des responsabilités des autres secteurs industriels est large, plus celui de l'industrie automobile se rétrécit. En juillet 2006, le secrétaire général de l'ACEA, Ivan Hodac, écrit à la DG Entreprises et Industrie et à la DG Environnement en affirmant « qu'il est d'une importance capitale que l'ensemble des éléments de l'approche intégrée [...] soit examiné, dans le but d'établir un fondement solide à l'élaboration des futures politiques ». ⁵²

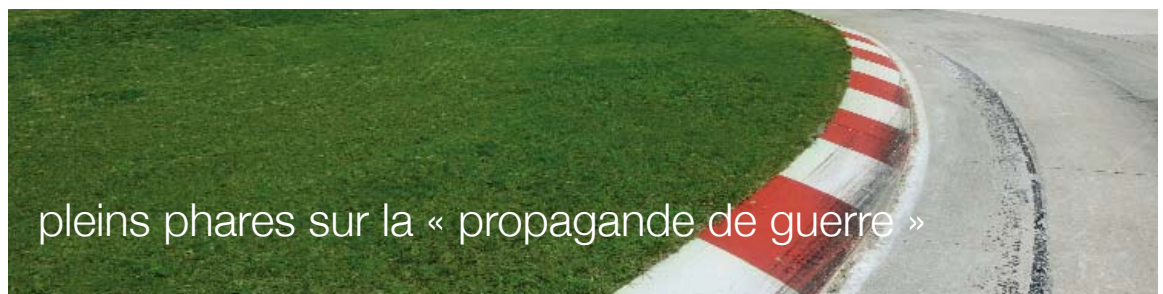
^a Greenpeace estime que les agrocarburants durables ne peuvent jouer qu'un rôle de second plan dans le secteur des transports, et qu'ils ne doivent pas être intégrés à la législation sur l'efficacité des moteurs. De plus, un nombre croissant d'études scientifiques montre que la plupart des agrocarburants produits à l'heure actuelle ont un impact environnemental très néfaste et que leur contribution réelle à la réduction des émissions de gaz à effet de serre est contestable.



Janvier 2007 : Renault, PSA et Fiat refusent de signer la lettre que les PDG de cinq groupes automobiles allemands veulent envoyer à la Commission en vue de protester contre le projet d'établir un objectif de réduction de 120 grammes de CO₂ par kilomètre. Pour la première fois, l'ACEA montre des signes de division interne : les Français et les Italiens d'un côté, les Allemands de l'autre.



Février 2007 : la Commission décide de substituer la réglementation aux accords volontaires. Elle choisit également d'adopter une approche intégrée, en vue d'atteindre une moyenne de 120 grammes de CO₂ par kilomètre pour les véhicules neufs à l'horizon 2012.



En septembre 2006, en tant que partie prenante du Programme européen sur les changements climatiques (PECC), l'ACEA fait remarquer que dans le cadre de l'approche intégrée toutes les mesures doivent être considérées, et que des questions telles que « la conduite écologique, les agrocarburants^b et la taxation pourraient être évaluées en gramme de CO₂ par kilomètre ». ⁵³

Par ailleurs, le groupe Cars 21, dominé par les industriels, s'est assuré que les exigences obligeant les constructeurs à réduire les émissions de CO₂ de leurs véhicules soient modérées. « Le groupe a fortement soutenu l'application d'une approche intégrée [c'est le texte original qui souligne] impliquant les constructeurs automobiles, les fournisseurs de carburants et de pétrole, les réparateurs, les conducteurs et les autorités publiques », conclut le rapport final de Cars 21⁵⁴, applaudi par l'industrie automobile. Comme l'a remarqué un responsable de ce secteur : « le fait que la Commission européenne écoute la voix collective de l'industrie automobile est un pas dans la bonne direction... C'est un grand changement ». ⁵⁵

2.3 Cars 21 – transformer la politique de compétitivité en politique environnementale

Le groupe de haut niveau Cars 21 a été créé en janvier 2005 par Günter Verheugen et Bernd Pischetsrieder, alors président de l'ACEA, avec pour mission initiale de « renforcer la compétitivité de l'industrie automobile européenne ». ⁵⁶

Bien que la Commission ait prétendu par la suite que les principales parties intéressées (États membres, industrie, ONG et députés européens) avaient été intégrées à ce groupe, l'industrie comptait sept sièges, contre un seul pour une ONG (l'Institut pour la politique environnementale européenne) et aucun pour les consommateurs. Les deux seuls députés européens inclus, Malcolm Harbour⁵⁷ et Garrelt Duin, sont des défenseurs de longue date de l'industrie automobile. À l'époque, ils présidaient tous deux le Forum for the Automobile and Society. Malcolm Harbour en est toujours le coprésident aujourd'hui. ⁵⁸

Lors de la création du groupe Cars 21, le Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) avait avoué « redouter que le groupe soit manipulé pour devenir plus qu'un simple organe de consultation, et qu'il se mette au service des réclamations spécifiques des industriels et de leur hostilité vis-à-vis des différentes mesures progressistes favorables au bien-être des consommateurs et à l'environnement, afin de rejeter la responsabilité des difficultés actuelles sur l'ensemble des acteurs, à l'exception de l'industrie elle-même ». ⁵⁹

Ces craintes n'étaient pas sans fondement. Le groupe Cars 21 est en effet utilisé par le lobby automobile lors de débats portant sur les changements climatiques et l'efficacité énergétique. Les résultats d'un comité destiné à étudier la compétitivité servent à l'élaboration de politiques en matière d'économie de carburant et d'émissions de CO₂. Le plus grand succès remporté par l'industrie à cet égard, grâce à Cars 21, a été l'adoption de l'approche intégrée par la Commission.

En février 2008, Günter Verheugen informe le Forum for the Automobile and Society que « le concept d'une approche intégrée est mis au point au sein du groupe Cars 21 pour les émissions de CO₂ des voitures neuves. Je me réjouis que ce concept puisse être mis en œuvre dans la pratique ». ⁶⁰ Günter Verheugen se trompait sur un point : l'approche intégrée a été conçue par des spin doctors de l'industrie de nombreuses années avant la création de Cars 21.

Cars 21 a été utilisé comme un outil clé par le lobby automobile pour faire de l'approche intégrée la politique quasi-officielle de la Commission.

^b Greenpeace estime que les agrocarburants durables ne peuvent jouer qu'un rôle de second plan dans le secteur des transports, et qu'ils ne doivent pas être intégrés à la législation sur l'efficacité des moteurs. De plus, un nombre croissant d'études scientifiques montre que la plupart des agrocarburants produits à l'heure actuelle ont un impact environnemental très néfaste et que leur contribution réelle à la réduction des émissions de gaz à effet de serre est contestable.



Mars 2007 : le Conseil européen approuve la réduction d'au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 par rapport aux taux de 1990.



Mai 2007 : le Conseil Compétitivité de l'UE annonce qu'il apporte son soutien à « une approche intégrée, comme le propose la Commission, en vue de freiner les émissions de CO₂ des véhicules ».



Dr. Ing. Wendelin Wiedeking
Vorstandsvorsitzender Porsche
Porscheplatz 1
D – 70435 Stuttgart-Zuffenhausen

Sehr geehrter Herr Dr. Wiedeking,

2.4 Diviser pour mieux régner

Outre la pression intense qu'elle exerce pour retarder et affaiblir les mesures réglementaires et prendre l'ascendant sur le processus politique, l'industrie automobile a recours à une autre tactique bien connue dans le domaine des relations publiques : diviser pour mieux régner.

Le lobby automobile a tenté à maintes reprises de diviser la Commission en isolant ou en sapant les positions adoptées par la DG Environnement, tout en resserrant, en parallèle, ses liens professionnels avec la DG Entreprises et Industrie.

L'industrie automobile a contribué à instaurer un conflit entre Günter Verheugen et Stavros Dimas, qui était en faveur d'un objectif obligatoire de 120 grammes de CO₂ par kilomètre pour 2012.⁶¹

Le 17 janvier 2007, la très influente Association des constructeurs automobiles allemands (VDA) écrit à Günter Verheugen au sujet de leur « accord étendu » sur certaines questions et le remercie « d'avoir été clair quant à la pertinence de la politique de concurrence concernant les décisions à venir, en particulier pour les constructeurs allemands ». ⁶² Ceci met en évidence les liens étroits entre l'industrie automobile allemande et Günter Verheugen.

Quatre jours plus tard, le président de l'ACEA, Sergio Marchionne, écrit au président de la Commission José Manuel Barroso dans le but d'affaiblir la position de la DG Environnement : « *Malheureusement, nous constatons aujourd'hui que certains services de la Commission ne respectent pas l'approche intégrée [...] Je ne saurais assez souligner la gravité des implications d'une telle politique pour la compétitivité et l'emploi du secteur automobile européen. Elle irait à l'encontre du bien-être de l'Europe dans son ensemble* ». L'ACEA fait parvenir une copie de la lettre à Günter Verheugen, mais pas à Stavros Dimas, qu'elle considère comme son ennemi.⁶³

Le 25 janvier 2007, l'ACEA fait parvenir un document à la DG Entreprises et Industrie lui demandant si la position de la DG Environnement « *a un sens* » ou si elle « *ignore les autres actions mises en place* », avant de conclure que les propositions politiques de cette dernière impliquent un « *coût prohibitif* ». ⁶⁴

Deux jours plus tard, Frank Overmeyer, responsable de la stratégie réglementaire de Daimler Chrysler, envoie un courrier électronique à Reinhard Schulte-Braucks, chef de l'unité automobile de la DG Entreprises, connu des proches de la Commission comme étant favorable à l'industrie automobile allemande⁶⁵, pour lui souhaiter « *bonne chance avec la Commission* ». ⁶⁶

Malgré son influence sur le projet législatif, Günter Verheugen n'est toujours pas satisfait du résultat. Il souhaite en plus que les amendes soient moins élevées et que les entreprises bénéficient de plus de souplesse pour atteindre les réductions exigées. En décembre 2007, il refuse de participer à une conférence de presse organisée avec Stavros Dimas pour présenter les propositions de la Commission.⁶⁷

En mai 2008, Günter Verheugen remet en question l'échéance de 2012, en déclarant au journal allemand Handelsblatt que s'il apporte « *tout son soutien* » au projet de la Commission, il estime que « *l'industrie automobile européenne ne sera capable d'atteindre les objectifs fixés sans faire face à de grandes difficultés qu'à partir de 2015* ». ⁶⁸

2.5 Affaiblir les efforts de régulation

En février 2007, la Commission annonce qu'elle va réexaminer sa stratégie de 1995 « *pour limiter les émissions de CO₂ des voitures particulières et réduire leur consommation de carburant* », reconnaissant ainsi la nécessité de prendre des mesures réglementaires.

Mais lorsque la Commission présente son projet de législation en décembre 2007, son niveau d'ambition est revu à la baisse.

La pression exercée par l'industrie et le soutien apporté aux demandes des constructeurs ont introduit dans le projet de législation de nombreux retards et vidé le texte de bon nombre d'objectifs. Celui-ci est un échec à plusieurs égards :

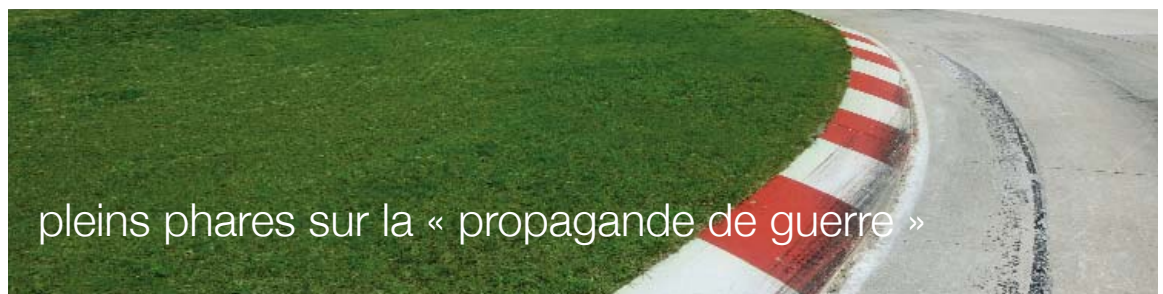
- **Aucun objectif ambitieux n'est déterminé.** Un objectif à court terme de 130 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru est fixé pour les voitures neuves d'ici à 2012. L'objectif initial (120 g de CO₂/km), proposé en 1995, est donc revu à la baisse. En 2006, le niveau moyen des émissions s'élevait à 160 g de CO₂/km pour l'ensemble des flottes.



Juin 2007 : le Conseil Environnement de l'UE « *exhorte la Commission à présenter dans les meilleurs délais, et avant la fin de l'année 2007, un cadre réglementaire visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules* ».



Août 2007 : l'ACEA dément toute division interne, et déclare que « *l'industrie est unie dans son approche afin de réduire encore davantage les émissions de CO₂ des véhicules* ».



- **Aucune réduction supplémentaire n'est envisagée après 2012.** Les objectifs de l'Europe en matière de changements climatiques courent jusqu'en 2020. Si l'UE entend sérieusement les atteindre et mettre un terme à la hausse des émissions de CO₂ dues au transport routier, elle doit s'assurer que les constructeurs automobiles continuent de réduire les émissions de leurs véhicules après 2012.
- **Les responsabilités concernant la réduction des émissions de CO₂ sont diluées et détournées** des constructeurs, par le biais de l'approche intégrée.
- **La marge de progression en matière d'économies de carburant est restreinte,** les objectifs de réduction d'émissions étant fixés en fonction du poids de la voiture et non de son empreinte au sol. Par le passé, l'augmentation du poids des véhicules est l'une des raisons principales qui a empêché les constructeurs de réduire de façon significative les émissions de CO₂ de leurs véhicules.
- **Les constructeurs ne sont pas dissuadés de produire des véhicules à fort niveau d'émission, excessivement puissants et polluants,** car les objectifs sont fondés uniquement sur la moyenne des flottes, ce qui permet une compensation à travers la vente de véhicules plus légers et plus propres.
- **Les sanctions financières sont peu dissuasives** pour les constructeurs irrespectueux, et permettent au marché automobile de retarder tout passage à l'action. En effet, les pénalités ne seront pleinement redevables qu'en 2015, ce qui retarde de trois ans l'application de la législation. Afin d'inciter les constructeurs à produire des voitures plus efficaces, les sanctions doivent être supérieures au coût engendré par la mise en conformité, dès 2012.
- **La réglementation ne s'attaque pas aux émissions de certaines voitures particulièrement gourmandes en carburant,** en accordant une clause d'exemption aux constructeurs produisant moins de 10 000 véhicules par an.

1. Affaiblissement des objectifs et introduction de l'approche intégrée En février 2007, il avait déjà été annoncé que même si l'objectif global était maintenu à 120 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2012, l'effort des constructeurs automobiles se limiterait à atteindre 130 g de CO₂/km, des « mesures complémentaires » pouvant contribuer à la réduction des 10 grammes restant.⁶⁹ Ces mesures concernent notamment les pneus, les systèmes de climatisation et les indicateurs de changement de vitesse, ainsi que les agrocarburants et la promotion de techniques de conduites économes en carburant, dont la responsabilité n'incombe pas aux constructeurs.

Ni le réexamen de la Commission, ni la réglementation proposée en décembre n'envisagent de mesures de réduction supplémentaire au-delà de 2012. Les objectifs de l'Europe en matière de changements climatiques courent jusqu'en 2020. Si l'UE entend sérieusement les atteindre et mettre un terme à l'augmentation des émissions de CO₂ dues au transport routier, elle doit s'assurer que les constructeurs automobiles continuent de réduire les émissions de leurs véhicules après 2012.

Bien que la commission ait affirmé que son réexamen était « *fondé sur une approche intégrée* », l'ACEA a vivement critiqué ses recommandations, en affirmant qu'elles étaient « *arbitraires* », « *trop sévères* » et « *trop axées sur la technologie automobile* ». L'ACEA prône l'interprétation de l'approche intégrée de Cars 21, ce qui ne ferait que placer davantage de responsabilités sur les épaules des autres parties impliquées.⁷⁰

Lors d'une réunion privée, Günter Verheugen a assuré l'ACEA que la DG Entreprises et Industrie était à la recherche d'une solution à long terme favorable à l'industrie, « *neutre du point de vue de la concurrence, socialement équitable et durable et qui évite toute distorsion injustifiée de la concurrence entre les constructeurs automobiles* ».⁷¹

2. Des objectifs déterminés par le poids des véhicules L'ACEA et l'industrie automobile allemande sont également parvenues à faire accepter le critère qu'elles souhaitent voir pris en compte pour la détermination des différents objectifs des constructeurs : le poids des véhicules. Ceci leur donne davantage de flexibilité pour continuer de construire des véhicules lourds, à l'image des 4x4 ou des voitures de sport.



Septembre 2007 : les chiffres publiés par T&E montrent que, pour l'année 2006, les émissions des voitures neuves vendues en Europe par les membres de l'ACEA s'élèvent à 160 grammes de CO₂ par kilomètre en moyenne, ce qui correspond à une réduction de moins d'un demi gramme par rapport à 2005. D'après l'ONG, il est peu probable que l'ACEA atteigne l'objectif de 140 grammes de CO₂ d'ici à 2008.



Octobre 2007 : le projet réglementaire de la Commission reçoit un accueil favorable du Parlement, qui vote en faveur d'une moyenne de 125 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2015, tandis que la Commission avait proposé un objectif de 130 grammes à l'horizon 2012. Le Parlement vise également un objectif supplémentaire de 95 grammes de CO₂/km pour 2020, voire de 70 grammes d'ici à 2025, sous réserve d'acceptation ou de modification par la Commission.



© WPA/GETTY IMAGES

Afin de s'assurer que tous les constructeurs participent à la réduction des émissions de CO₂ voulue par l'UE, la moyenne des émissions de chaque flotte diffère en fonction du type de véhicule. Dans le cadre de cette approche, l'obligation de réduction des émissions est définie en fonction du critère dit « d'utilité ». Les deux critères envisagés par la réglementation proposée sont le poids et l'emprise au sol (largeur de la voie multipliée par l'empattement).

En utilisant le poids comme critère, le danger est de voir les constructeurs augmenter délibérément le poids de leurs véhicules, afin de se conformer à un niveau d'émission moins contraignant. Cette mesure pourrait entraîner comme « effet pervers » une augmentation plutôt qu'une réduction des émissions de CO₂.

Il a été démontré que le poids d'un véhicule a un impact sur la sécurité, les émissions et les coûts.⁷² Günter Verheugen a admis lui-même que « *la loi de la nature veut que plus un objet est lourd, plus il faut d'énergie pour le déplacer* ». ⁷³

L'un des consultants de la Commission, Malcom Fergusson (de l'Institut pour la politique environnementale européenne) a confié à un industriel que « *le poids n'est pas un bon critère, car il pourrait permettre [aux constructeurs] de continuer à produire des voitures plus lourdes, comme cela a été le cas jusqu'à présent* ». ⁷⁴

En revanche, l'utilisation de l'emprise au sol comme critère réduit considérablement le risque d'« effet pervers », étant donné que son augmentation impliquerait des coûts supplémentaires et que les limites concernant la taille d'un véhicule sont plus évidentes que celles de son poids. Une courbe de valeurs limites fondée sur l'emprise aurait également l'avantage d'être indépendante des choix technologiques des constructeurs, et chaque gramme de CO₂ économisé bénéficiera alors des mêmes avantages.

Seule une limite fondée sur l'emprise au sol peut permettre aux constructeurs de choisir librement le moyen le plus approprié de réduire les émissions de CO₂ et de réaliser tout le potentiel de l'ensemble des moyens dont ils disposent.

Bien que certains membres de l'ACEA préféraient un système fondé sur l'emprise (voir paragraphe 3.2), l'association a fait pression en faveur du critère du poids préconisé outre-Rhin. La DG Entreprises et Industrie a soutenu cette démarche, arguant que le choix de ce critère aurait moins d'impact pour les constructeurs, en particulier les constructeurs allemands.⁷⁵

3. Établissement de moyennes par parc La proposition de la Commission préconise « *l'établissement de moyennes par parc* ». En utilisant ce système plutôt que des mesures pour chaque véhicule, les constructeurs peuvent ainsi continuer à produire des voitures excessivement puissantes et polluantes. En effet, ces moyennes leur permettent d'échapper à la contrainte en « compensant » les émissions de l'ensemble de leur parc grâce à des voitures plus légères et plus propres, et d'atteindre ainsi leurs objectifs de réduction d'émission de CO₂.

De fait, en se basant uniquement sur une limite moyenne d'émission par flotte, la proposition compromet fondamentalement l'objectif de réduction et la lutte contre les dangers du dérèglement climatique. Un plafond individuel pour les émissions de CO₂ de chaque véhicule est essentiel si l'on veut dissuader les constructeurs de continuer à produire des modèles toujours plus lourds et plus puissants.

Les notes rédigées par Günter Verheugen suite à une réunion avec l'ACEA en 2007 révèlent que « *la DG Entreprises et Industrie s'efforcera d'assurer que la mise au point du futur système offre aux constructeurs autant de souplesse que possible pour atteindre les objectifs, et notamment la possibilité de compenser les émissions des plus gros modèles par ceux qui émettent moins de CO₂* ». ⁷⁶

4. Échelonnement des pénalités Les réclamations persistantes de l'ACEA, qui estimait déjà que 2012 était une date prématurée, ont eu raison de la Commission au sujet des sanctions : celle-ci a proposé une introduction progressive des pénalités sur trois ans. Ainsi, les constructeurs qui n'atteignent pas leur objectif en temps voulu ne seront astreints au versement intégral de l'amende qu'en 2015, date préconisée au départ par l'ACEA.

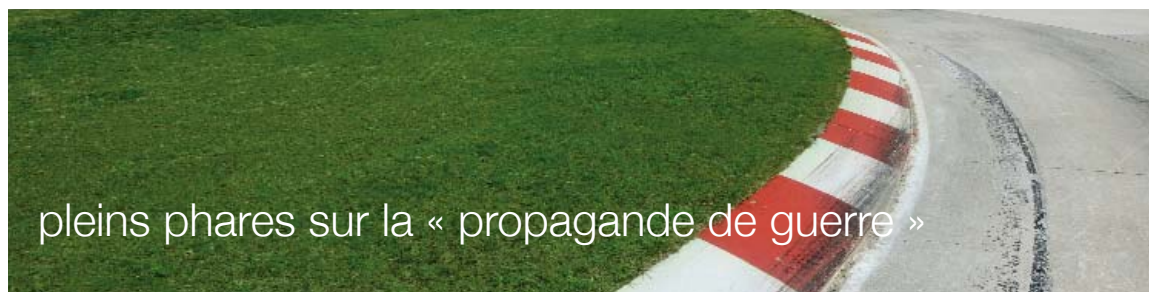
De plus, avec des pénalités trop faibles (au maximum 95 € par gramme de CO₂ excédentaire pour chaque véhicule vendu), il sera toujours moins coûteux pour certains constructeurs de s'acquitter des amendes que de réaliser les changements de production nécessaires. Pour être efficaces et dissuasives, les sanctions doivent être supérieures aux coûts engendrés par la mise en conformité avec la norme. Greenpeace recommande de fixer la pénalité minimale à 150 € par gramme de CO₂ excédentaire pour chaque véhicule.



Fin 2007 : l'ACEA semble perdre de l'influence en tant que porte-parole principal du lobby automobile, et les constructeurs se mettent à faire pression individuellement sur la Commission pour défendre leurs intérêts respectifs.



Décembre 2007 : la Commission présente une proposition de réglementation visant à réduire les émissions de CO₂ des nouvelles voitures à 130 grammes par kilomètre en moyenne d'ici à 2012, dans le cadre d'une « approche intégrée ». Les constructeurs peuvent compenser les émissions de leurs véhicules très polluants avec celles, plus faibles, des voitures plus légères. Les moyennes d'émissions par flotte sont différenciées selon le poids des véhicules. La Commission propose également d'augmenter progressivement jusqu'en 2015 les pénalités pour les émissions excédentaires. Le gouvernement allemand réplique pourtant que ce projet est une « *politique industrielle* » qui favorise la France et l'Italie.



Regroupement – le cas de Porsche

En gardant la porte ouverte à la fabrication de véhicules gourmands en carburant, la Commission savait qu'elle serait confrontée au problème des constructeurs qui ne peuvent pas compenser les niveaux de CO₂ élevés de leurs voitures parce qu'ils ne commercialisent pas de véhicules à faibles émissions. Porsche est l'un d'entre eux.

En 2006, les voitures de la marque de luxe dégageaient une moyenne de 286 grammes de CO₂ par kilomètre, soit beaucoup plus que le second mauvais élève Daimler Chrysler, avec 238 grammes de CO₂ par kilomètre, et plus du double des émissions du leader du secteur, le groupe PSA Peugeot Citroën, qui affichait une moyenne de 142 grammes de CO₂ par km.⁷⁷

En février 2007, le PDG de Porsche Wendelin Wiedeking, dans une lettre adressée à Stavros Dimas, exprime sa « *profonde inquiétude* » concernant les projets de la Commission, qui pourraient « *particulièrement nuire à la compétitivité de Porsche* ». Il explique que « *Porsche est le seul constructeur spécialisé qui n'appartienne pas à une grande entité. De fait, Porsche n'est pas à même d'équilibrer au sein de son groupe les émissions de ses plus gros modèles avec celles de véhicules plus légers* », ce qui pourrait conduire la marque à être traitée de la manière « *la plus injuste qui soit* ». ⁷⁸

Ceci a poussé la Commission à introduire le système du « regroupement », en vertu duquel les entreprises qui ne vendent que des voitures de luxe, très puissantes et très polluantes, peuvent « s'allier » avec d'autres constructeurs qui produisent des véhicules plus légers et plus propres. La moyenne de la flotte de ce regroupement doit alors respecter un objectif dont le calcul est réalisé en fonction de l'ensemble des différents modèles commercialisés. Certains responsables de la DG Entreprises et Industrie ont déclaré que le cas de Porsche pouvait être résolu grâce à un regroupement (avec Volkswagen). ⁷⁹

Porsche est l'actionnaire majoritaire de Volkswagen (VW) avec 31 % des parts, suivi par le Land de Basse-Saxe, qui détient 20,36 % du capital.

Encore récemment, la « loi VW » empêchait tout actionnaire, quelle que soit sa part de capital, de détenir plus de 20 % des droits de vote au sein du groupe. En octobre 2007, la Cour de justice des Communautés européennes a toutefois invalidé cette loi VW, la jugeant contraire au principe de la libre circulation des capitaux. Cette décision signifie que Porsche a désormais les coudées franches pour racheter davantage de parts, voire acquérir plus de 50 % du capital de VW.

Or, si Porsche parvient à racheter VW, le constructeur n'aura plus besoin de se regrouper : il pourra intégrer les modèles légers de VW au calcul de la moyenne des émissions de sa flotte.

5. Mesures d'exemption pour les « petits » constructeurs

Les voitures de luxe sont produites en séries limitées. Au Royaume-Uni, c'est le cas de marques telles qu'Aston Martin, Jaguar et Land Rover. La pression exercée par ces constructeurs et le gouvernement britannique a conduit la Commission à leur accorder des mesures d'exemption spécifiques.

En juillet 2007, Ford (ancien propriétaire de Jaguar et Land Rover), a plaidé l'obtention d'une « *dispense pour certaines niches de production* » auprès de la Commission : « *Je tiens surtout à souligner qu'il est nécessaire d'accorder un traitement particulier à certaines niches de production. Les constructeurs haut de gamme, uniquement spécialisés dans un ou deux segments du marché, devraient être*

dispensés de se conformer à la réglementation sur les émissions de CO₂ actuellement envisagée pour 2012. Ils devraient quand même réduire les émissions de leurs parcs, mais à un niveau différent. Ceci concerne en particulier Jaguar, Land Rover et Porsche ». ⁸⁰

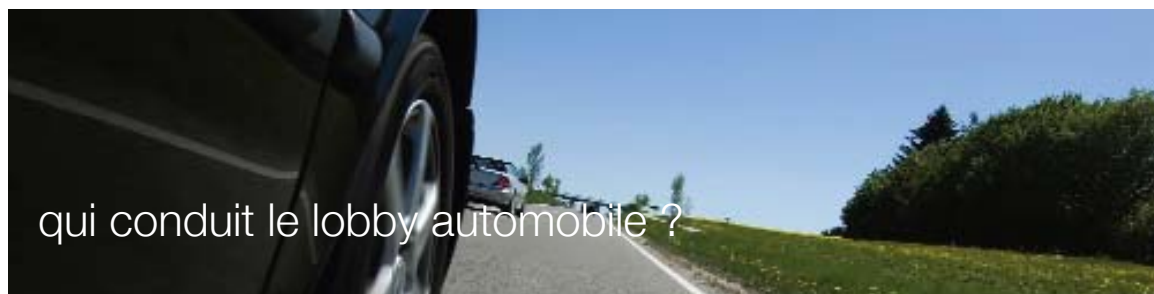
Le gouvernement britannique a apporté son soutien à cette requête et, le 4 décembre 2007, quelques jours avant que la Commission rende ses propositions publiques, trois ministres britanniques (le ministre de l'Environnement Hilary Benn, le ministre des Transports Ruth Kelly et le ministre des Entreprises John Hutton) ont demandé à ce que les plus « petits » constructeurs automobiles basés au Royaume-Uni soient entièrement dispensés de se conformer à la législation. ⁸¹



Janvier 2008 : Wendelin Wiedeking, PDG de Porsche, s'en prend à la proposition de la Commission, qui « *épargne largement les constructeurs du sud de l'Europe, tout en mettant des bâtons dans les roues des constructeurs allemands* ».



Janvier 2008 : la Commission présente son paquet « climat-énergie », qui vise à réduire les émissions européennes de gaz à effet de serre de 20 % à l'horizon 2020, par rapport aux taux de 1990.



« Les voitures ne doivent pas devenir la bête noire de la nation. »

Angela Merkel, chancelière de l'Allemagne⁸²

Les acteurs clés du débat automobile

BMW, Daimler, VW/Porsche – constructeurs automobiles allemands.

L'ACEA – l'Association des constructeurs automobiles européens.

La VDA – l'Association des constructeurs automobiles allemands.

Le gouvernement allemand – représenté par la chancelière Angela Merkel.

Günter Verheugen – vice-président de la Commission européenne chargé des entreprises et de l'industrie.

Malcolm Harbour – eurodéputé britannique, conservateur, également co-président du *Forum for the Automobile and Society* et membre de Cars 21.

Martin Callanan – eurodéputé britannique, conservateur.

Jorgo Chatzimarkakis – eurodéputé allemand issu du parti libéral-démocrate (FDP) rattaché à l'Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe.

Werner Langen – eurodéputé allemand issu du parti chrétien-démocrate.

L'industrie automobile se considère comme l'un des principaux moteurs de l'économie européenne. D'après l'ACEA, ce secteur représente 36 % de la main d'œuvre industrielle de l'UE.⁸³

L'industrie automobile européenne est dominée par certains grands constructeurs, qui bénéficient dans leurs pays respectifs de liens politiques et culturels profondément enracinés. En Allemagne, le secteur est sous l'emprise des « trois géants » : BMW, Daimler (fabricant de Mercedes) et le conglomérat VW/Porsche. En France, c'est le groupe PSA Peugeot Citroën qui domine le secteur, tandis qu'en Suède, les principaux constructeurs sont détenus par des étrangers (Volvo par Ford et Saab par General Motors). Fiat s'est imposé sur le marché italien, et Seat (détenu par VW) sur le marché espagnol. L'industrie britannique est aux mains d'entreprises étrangères, le dernier changement en date étant la vente de Land-Rover et de Jaguar par Ford au géant indien Tata Motors en 2008.⁸⁴

3.1 Le lobby allemand et ses alliés haut placés

Les Allemands, les Français et les Italiens constituent les acteurs politiques majeurs du débat automobile. Le lobby allemand est celui qui est le plus efficace et qui dispose des meilleures relations. Un Allemand sur trois possède une voiture haut de gamme, et un sur sept travaille dans ce secteur.⁸⁵

L'industrie automobile allemande bénéficie du soutien de politiciens dans les plus hautes sphères, dont la chancelière Angela Merkel, le vice-président Günter Verheugen, le ministre allemand de l'Économie Michael Glos et le ministre allemand des Transports Wolfgang Tiefensee.

Par ailleurs, l'ex-chancelier Gerhard Schröder était membre du conseil de surveillance de Volkswagen (VW). Günter Verheugen est un allié politique de longue date de Gerhard Schröder et du lobby automobile. En réalité, c'est Gerhard Schröder qui a poussé Günter Verheugen à renouveler son mandat en tant que commissaire de l'UE.⁸⁶ Angela Merkel et son cabinet ont apporté un soutien permanent à l'industrie automobile et attaqué à plusieurs reprises les propositions de la Commission.⁸⁷

En mai 2007, Michael Glos n'a pas manqué de prendre la parole lors du pot de départ de Bernd Gottschalk, qui quittait la présidence de l'association des constructeurs automobiles allemands (VDA), le groupe de pression le plus puissant outre-Rhin. Lors de son discours, le président sortant a remercié les défenseurs de l'industrie automobile allemande, dont Angela Merkel, Günter Verheugen et Wolfgang Tiefensee, pour leur approche « *courageuse et prévoyante* », qui permet de « *faire comprendre clairement à Bruxelles que nous ne voulons pas d'un plafond unique, uniformisé et plus strict pour les émissions de CO₂, qui transformerait la protection environnementale en une politique industrielle* ». ⁸⁸

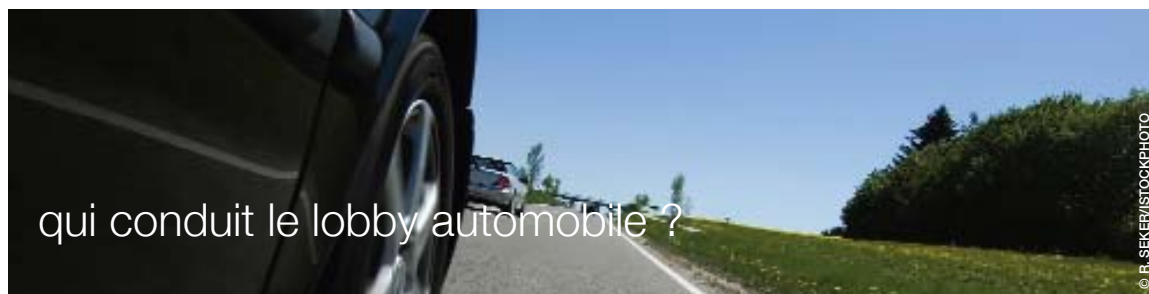
Bernd Gottschalk a été remplacé par Matthias Wissmann, homme politique allemand, ancien ministre des Transports et ancien président de la commission des Affaires européennes du Bundestag.⁸⁹ En avril 2008, la VDA et Angela Merkel ont critiqué une fois de plus les projets de la Commission, la VDA affirmant que l'échéance fixée était trop rapprochée et qu'elle devait être repoussée à 2015.



Février 2008 : l'ACEA affirme que l'échéance fixée à 2012 est impossible à tenir, étant donné que « *pas moins de 60 % des véhicules qui seront commercialisés en 2012 sont déjà en production à l'heure actuelle, ou à un stade de conception avancé* ». D'après l'ACEA, le niveau des pénalités est « *exorbitant et disproportionné* ».



Février 2008 : les gouvernements français et allemand entament des négociations bilatérales afin de surmonter leurs différences. Leurs discussions portent sur l'échéance fixée et le niveau des pénalités, ainsi que sur des alternatives qui permettraient de réduire les émissions.



3.2 L'industrie automobile allemande gagne la « guerre commerciale »

Toutefois, les intérêts de l'industrie allemande concernent principalement le segment des voitures haut de gamme et diffèrent largement de ceux des constructeurs italiens et français, spécialisés dans la production de modèles plus petits et plus légers. Mais les industriels d'outre-Rhin sont si puissants et influents qu'ils ont encore et toujours le dernier mot, malgré les intérêts divergents et l'opposition des Français et des Italiens.

Lorsque la Commission publie son rapport en février 2007, le PDG de Porsche Wendelin Wiedeking déclare aux actionnaires de son groupe qu'il s'agit d'une véritable « *guerre commerciale européenne, qui oppose les Italiens et les Français aux Allemands* ». ⁹⁰

La fracture des constructeurs se reflète à travers les positions officielles de leurs pays respectifs, avec la France d'un côté et l'Allemagne de l'autre. Dans les disputes diplomatiques qui se poursuivent encore à l'heure actuelle, l'Allemagne est soutenue par la République tchèque, la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie, où sont implantées les usines de certains de ses constructeurs allemands, ainsi que par la Suède, bienveillante à l'égard de ses constructeurs. L'Italie, l'Espagne et la Roumanie se sont, quant à elles, rangées derrière la France.

La pomme de discorde porte sur la façon dont l'objectif européen de 130 grammes de CO₂ par kilomètre sera réparti entre les constructeurs de petits et de gros véhicules. Les principaux enjeux sont la « pente de la courbe » et le choix du critère de l'emprise au sol ou du poids.

La « pente de la courbe », qui correspond à une ligne graphique reflétant le poids et le CO₂ moyens par flotte, définit l'objectif de réduction d'ensemble que doit atteindre chaque constructeur. Plus la courbe est plate, plus le constructeur devra fournir d'efforts pour réduire les émissions de ses véhicules les plus lourds ; plus la courbe est verticale, moins les efforts fournis devront être importants. Par conséquent, Berlin propose une courbe verticale (80-85 %), tandis que Paris et Rome plaident en faveur d'une courbe plus plate (20 à 30 % maximum), voire tout à fait plane. Finalement, la position allemande a été la plus forte : l'ACEA a fait pression en faveur d'une courbe à 65-75 % et la Commission a adopté une courbe à 60 %. ⁹¹

Le même schéma se reproduit lors des discussions portant sur le choix du critère. Les Français et les Italiens sont favorables à l'emprise au sol, tandis que les Allemands et les Suisses préfèrent le poids. Un document interne de la Commission précise à cet égard que la « *France et l'Italie ont une préférence pour un système basé sur une même moyenne d'émission par flotte pour tous les constructeurs* », tandis que les Allemands souhaitent que le poids et la taille du moteur soient pris en compte. ⁹²

Les constructeurs français ont ouvertement exprimé leur opposition à l'ACEA vis-à-vis des objectifs fondés sur le poids des véhicules. En octobre 2007, le groupe britannique Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP) déclare que « *le CCFA, le Comité des constructeurs français d'automobiles, prétend faire la course en tête en matière de réduction d'émission de CO₂, et ne compte pas soutenir les propositions visant à différencier les objectifs d'émissions pour 2012 en fonction du poids des véhicules* ». ⁹³ Malgré les importantes réticences des Français, l'ACEA convient, en juillet 2007, que le critère du poids est le plus approprié. ⁹⁴ À ce stade, le lobby allemand avait une fois de plus réussi à imposer ses règles du jeu.

En mars 2008, lors du premier débat ministériel du Conseil Environnement, « *l'opposition entre les Français et les Allemands est manifeste* ». ⁹⁵ L'Italie se montre « *particulièrement insatisfaite de la proposition de la Commission, qui néglige substantiellement les appels lancés par le Conseil Environnement dans ses conclusions de juin 2007. Concernant l'environnement en particulier, l'établissement d'objectifs différenciés en fonction du poids des véhicules va à l'encontre du principe du pollueur-payeur inscrit dans le Traité, et qui constitue l'unique moyen de parvenir à une politique de réduction des émissions efficace* ». ⁹⁶

Au cours du débat, le gouvernement allemand s'en prend une fois de plus aux pénalités proposées par la Commission en cas de non-respect de la réglementation. La Commission suggérait une sanction de 20 € par gramme de CO₂ excédentaire pour chaque voiture neuve en 2012, qui augmenterait ensuite pour atteindre à 95 € en 2015. ⁹⁷ L'ACEA avait déjà qualifié « *d'exorbitant et de disproportionné* » le niveau des pénalités suggéré par la Commission. ⁹⁸ Matthias Machnig, le ministre allemand de l'Environnement, affirme alors à ses homologues européens qu'il faut « *réexaminer le niveau des amendes* » et que « *toutes les catégories doivent participer à l'effort* ». ⁹⁹



Mars 2008 : Matthias Wissman, président de l'association des constructeurs automobiles allemands (VDA), le groupe de pression le plus influent outre-Rhin, déclare attendre de la part du Conseil et du Parlement européens « *un amendement significatif du projet de Dimas* ».



Avril 2008 : la VDA et la chancelière allemande Angela Merkel critiquent de concert les projets de la Commission, la VDA affirmant que les délais impartis sont trop courts et qu'ils devraient être repoussés à 2015. Un premier débat au sein des commissions de l'Industrie et de l'Environnement du Parlement européen révèle que les eurodéputés sont attentifs aux demandes des industriels en faveur du report de la législation, de la diminution des pénalités et de l'affaiblissement des objectifs. Tous les groupes s'accordent néanmoins pour fixer un objectif à 2020.



Nach Annahme der Kommissionsmitteilungen "Ein wettbewerbskompatibles Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert" und "Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen" haben meine Dienststellen zusammen mit den Dienststellen von Kommissar Dimas mit der Analyse und dem Vergleich der unterschiedlichen regulatorischen Konzepte begonnen, die in anderen Teilen der Welt (USA, Japan, China, Südkorea) in Bezug auf den CO₂-Ausstoß von Pkws gelten. Bevor über etwaige zukünftige obligatorische Standards für den CO₂-Ausstoß von Pkws entschieden wird, wird eine eingehende Untersuchung aller möglichen Konzepte vorgenommen und eine umfassende Konsultation der Interessengruppen durchgeführt werden.

Et le ministre français de l'Environnement, Jean-Louis Borloo, de répliquer qu'il est « *difficile d'accepter que des voitures plus lourdes et plus puissantes produisant des émissions plus importantes aient le droit d'émettre plus que les autres* ». ¹⁰⁰

Toutefois, il est probable qu'un arrangement entre Paris et Berlin soit directement négocié entre Angela Merkel et Nicolas Sarkozy qui, en mars 2008, ont mis en place un groupe de travail diplomatique, afin d'essayer de conclure un accord bilatéral sur la législation sur l'efficacité énergétique des véhicules. ¹⁰¹

3.3 Nous « démantèlerons » les propositions de la Commission

Les eurodéputés alliés des industriels s'emploient eux aussi à influencer la future réglementation de la Commission. Deux rapports que ceux-ci ont réussi à porter devant le Parlement européen proposent de repousser la date d'entrée en vigueur de la réglementation et d'assouplir la limitation des émissions de CO₂ par kilomètre.

L'eurodéputé conservateur britannique Malcolm Harbour, co-président du Forum for the Automobile and Society et membre de Cars 21, s'est senti obligé de nier devant le Parlement européen faire partie du « *lobby industriel automobile* ». Début 2008, il affirme : « *Nous allons œuvrer en faveur d'un compromis qui réduise les émissions de CO₂ des voitures neuves, mais qui ne nuise pas à l'industrie automobile* ». ¹⁰³

Un article récemment publié par The Independent révèle que depuis 2004, Malcolm Harbour s'est vu prêter 18 voitures, a assisté à plusieurs Grands Prix et reçu des leçons de conduite tout-terrain, avec la bénédiction de l'industrie automobile. En 2006, un autre eurodéputé britannique, le conservateur Martin Callanan, lui aussi allié des industriels de l'automobile, a accepté de Ford une remise lors de l'achat d'un nouveau véhicule. ¹⁰⁴

En 2007, Martin Callanan et un autre eurodéputé britannique, Chris Davies (libéral-démocrate), présentent un amendement relatif à la « *stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers* », visant à repousser aussi bien le délai que la limite à 125 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2015. ¹⁰⁵ Certains critiques font alors remarquer que les propositions

de cet amendement sont pires que celles de la Commission (130 grammes par kilomètre d'ici à l'horizon 2012¹⁰⁶), et les eurodéputés verts qualifient cette initiative de « *désastreuse* ». ¹⁰⁷

L'eurodéputé libéral allemand Jorgo Chatzimarkakis, qui a rédigé la réponse du Parlement européen au rapport émis par Cars 21, est un autre allié important du lobby automobile. Jorgo Chatzimarkakis partage les mêmes points de vue que la puissante association allemande VDA.

Cet eurodéputé a publiquement déclaré qu'il entendait « *démanteler* » les propositions de la Commission¹⁰⁸, et que c'était sur son initiative que le rapport du Parlement avait suivi cette voie. Il a rappelé à la Commission que le « *développement de nouveaux types de véhicules particuliers nécessite cinq à sept ans* », et que par conséquent l'échéance fixée pour atteindre les objectifs obligatoires ne devait pas précéder 2015.

Son rapport affirme que s'il devait être « *possible d'atteindre un objectif de 120 grammes de CO₂/km en moyenne pour les voitures neuves d'ici à 2015 [...], il serait réaliste que la technologie des moteurs à elle seule permette de viser une cible de 135 grammes de CO₂ par kilomètre* ». ¹⁰⁹ Or un tel objectif permettrait à l'industrie automobile de gagner trois années supplémentaires et une marge additionnelle de 5 grammes de CO₂ par kilomètre, par rapport aux propositions initiales de la Commission. En « *démantelant* » celles-ci, Jorgo Chatzimarkakis se range derrière la position adoptée par l'ACEA.

Werner Langen, eurodéputé rapporteur de la Commission de l'industrie auprès du Parlement européen, plaide vigoureusement en faveur du report de l'échéance à 2015 et propose une diminution des pénalités à un seuil maximum de 40 € par gramme pour chaque véhicule à compter de 2015. ¹¹⁰

3.4 « On ne peut pas changer la couleur bleue de notre logo contre du vert »

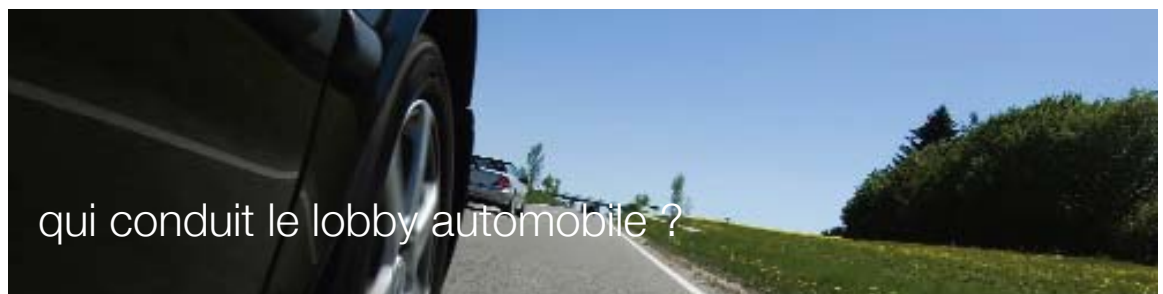
Alors que la pression des consommateurs et des responsables politiques pour réduire les émissions de CO₂ se fait de plus en plus forte, la stratégie des constructeurs automobiles est la suivante : lancer et promouvoir des versions et des modèles « éco » de leurs véhicules traditionnels, tout en continuant simultanément de combattre la réglementation sur l'efficacité énergétique et de produire des voitures puissantes et polluantes.



Mai 2008 : Günter Verheugen remet publiquement en cause l'échéance de 2012. S'il apporte « *tout son soutien* » au projet de la Commission, il estime que « *l'industrie automobile européenne ne sera capable d'atteindre les objectifs fixés sans faire face à de grandes difficultés qu'à partir de 2015* ».



Automne 2008 : l'UE peut encore tenir tête au lobby automobile et voter pour une réglementation réellement ambitieuse en matière d'efficacité des véhicules.



La nature schizophrène de cette offensive pseudo verte n'est heureusement pas passée inaperçue des commentateurs. The Economist constate que « *l'industrie joue un double jeu : d'un côté, elle proteste avec véhémence contre les objectifs de la Commission européenne, et de l'autre, elle abat ses cartes écologiques et vante les nouvelles technologies de ses véhicules économes en carburant* ».

À l'occasion du salon automobile de Francfort, les visiteurs pouvaient commander des « boissons bio » au « bar des biocarburants »,¹¹¹ assister au lancement de la nouvelle Mercedes autour d'un spectacle de danse intitulé « *Esprit des rivières et des arbres* », qui présentait une voiture faite de branches et de feuilles, ou bien encore boire une « Bionade » tout en admirant la nouvelle Flextreem, véhicule tout électrique d'Opel.¹¹²

Au salon de Genève, Greenpeace a calculé que la moyenne des émissions des véhicules présentés s'élevait à 201 grammes de CO₂ par kilomètre¹¹³, un chiffre faramineux qui n'a pas empêché l'industrie de promouvoir en force son nouveau penchant écologique.

À cette occasion, BMW et Mercedes ont présenté leurs modèles hybrides, BMW se targuant tout particulièrement de son système baptisé « Efficient Dynamics ». ¹¹⁴ Malgré un discours écolo, le responsable des ventes et du marketing de BMW, Stefan Krause, a admis que la marque ne pouvait pas « *changer la couleur bleue de son logo contre du vert* ». ¹¹⁵

BMW continue d'investir des millions d'euros dans des moteurs essence haute puissance, destinés à des véhicules qu'ils commercialisent sous le slogan « The Ultimate Driving Machine » (traduit en français par « Le plaisir de conduire »). Tout comme Mercedes, le groupe continue de produire des modèles plus gros et dotés de moteurs plus puissants que les véhicules qu'ils sont destinés à remplacer. Mercedes propose des versions haute performance pour l'ensemble de la gamme des véhicules qu'elle commercialise. ¹¹⁶

Ainsi, le tout dernier modèle de la marque dégage 330 grammes de CO₂ par kilomètre¹¹⁷, soit 220 grammes de plus que le niveau suggéré à l'heure actuelle par la Commission. Un tel véhicule a plus sa place dans un musée que sur les routes !

3.5 L'industrie automobile « ne tient pas compte de l'évolution de l'opinion publique »

En avril 2008, Global Insight, l'un des leaders mondiaux de la prévision économique, a souligné que « *bien qu'il soit crucial pour l'économie européenne que les constructeurs automobiles tiennent compte de l'évolution de l'opinion publique et de la rigueur croissante du cadre réglementaire, rares sont encore les preuves d'un changement radical au niveau de la conception et de la philosophie des produits* ».

Par exemple, bien que les ventes de la ligne « Blue Motion » de VW aient été si élevées que le constructeur a dû limiter son approvisionnement¹¹⁸, le PDG Martin Winterkorn prévoit d'ajouter des pick-up et des mini-vans à la ligne des 4x4. Lors d'une interview accordée par Martin Winterkorn à Der Spiegel, le journaliste qui l'interrogeait a fait remarquer : « *Si nous voulions être médisants, nous dirions que ce que vous voulez, c'est vous contenter du statu quo et continuer à ajouter toujours plus de chevaux et de cylindres et à vos véhicules. La version écologique Blue Motion de vos modèles n'est en réalité qu'une façade* ». ¹¹⁹

Cependant, ce n'est ni en créant un écran de fumée verte, ni en continuant d'appliquer toujours les mêmes méthodes commerciales que les constructeurs réussiront à maintenir leur compétitivité sur le long terme.

Les véhicules économes en carburant sont la clé de la croissance future du marché automobile international. Les marchés à maturité sont de plus en plus façonnés par les contraintes réglementaires et les considérations économiques et écologiques grandissantes des consommateurs pour des véhicules à faible consommation.

D'après The Economist, « *la "verte attitude" est davantage un problème pour BMW, Mercedes, Audi et Porsche, qui explorent toutes les solutions possibles. Porsche est même en train de développer une version hybride de son 4x4 Cayenne aux pointes de vitesse indécentes. Mais il se peut qu'à l'avenir, ces constructeurs soient tout simplement contraints de produire des voitures plus petites et moins puissantes* ». ¹²⁰



La crise climatique nécessite de prendre des mesures urgentes. Pourtant, les décideurs de l'Union européenne se sont jusqu'à présent laissés guider par l'un des principaux responsables du dérèglement climatique à l'échelle mondiale : l'industrie automobile, et en particulier les constructeurs automobiles allemands. Si Bruxelles ne parvient pas à résister à ce puissant lobby, l'Europe pourrait ne pas atteindre les objectifs de réduction d'émission de CO₂ qu'elle s'est fixés pour 2020.

En raison de la campagne commune menée par les industriels, forts du soutien de certains politiciens de haut rang, la réglementation proposée par la Commission en décembre 2007 reflète de nombreuses positions du lobby automobile, dont l'approche intégrée et le critère du poids. La campagne des « 3D » et la stratégie du « *diviser pour mieux régner* » ont donc porté leurs fruits.

En effet, comme le souhaitaient l'ACEA et l'industrie automobile allemande, la Commission a suggéré que les réductions des émissions de CO₂ soient évaluées en fonction du poids des véhicules, et non de leur empreinte au sol. Ceci réduit la marge d'amélioration de l'efficacité énergétique, étant donné que l'augmentation du poids des véhicules compte parmi les principaux facteurs responsables de l'échec des industriels en matière de réduction d'émission de CO₂.

Malgré des objectifs édulcorés, le lobby automobile n'est toujours pas satisfait et continue de faire pression pour affaiblir encore davantage la législation.

Mais il n'est pas trop tard. Les députés du Parlement européen et les ministres des gouvernements peuvent encore tenir tête au lobby et prouver que c'est à eux qu'appartient le pouvoir décisionnel en matière d'environnement, comme ils le prétendent. Cet automne, ils peuvent voter pour une réglementation réellement ambitieuse en matière d'efficacité des véhicules.

Si elle entend avoir un impact significatif sur la réduction des émissions de CO₂ des véhicules particuliers, la réglementation européenne doit :

- prévoir, pour les voitures neuves, une limitation obligatoire de la moyenne des émissions de CO₂ de 120 grammes par kilomètre d'ici à 2012, et 80 g/km à l'horizon 2020, en se fixant par la suite des objectifs toujours plus ambitieux ;
- renforcer les mesures incitatives pour la diminution du poids des véhicules, en préférant le critère de l'empreinte au sol à celui du poids ;
- dissuader de façon efficace les infractions en instaurant une limite d'émission moyenne par constructeur et en imposant une sanction minimum de 150 € par gramme excédentaire pour chaque véhicule vendu ;
- déterminer des plafonds d'émissions de CO₂ pour chaque véhicule afin d'interdire du marché les automobiles les plus polluantes.

RUE DE LA LOI 200 - WETSTRAAT 200
B-1049 BRUXELLES
TEL. 02/298.11.00 - FAX. 02/299.18.27
20-04-2007
Brüssel, den
Kabinett/NB/fv - D(2007)220

les moteurs du dérèglement climatique

Comment le lobby automobile opère pour saper la législation européenne sur l'efficacité énergétique des véhicules

notes et références

1 Agence européenne pour l'environnement (AEE), Climate for a transport change, 2008. Disponible sur : http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2008_1/en/EEA_report_1_2008_TERM.PDF

2 Le modèle développé par l'Adac (membre de la FIA) se fonde sur de nombreuses données issues de la recherche portant sur les flottes de véhicules existantes enregistrées entre 2001 et 2006. Ce modèle extrapole à partir de ces informations pour développer des scénarios d'évolution du marché, et examine l'impact de différents facteurs (tels que l'utilisation de divers types de carburant, les schémas de la demande et les évolutions technologiques) sur les émissions moyennes des flottes pour 2012. Voir le site de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), 2008 : <http://www.fiabrussels.com>

3 Ministère britannique de l'Économie et des Finances, The King Review of low-carbon cars, "Part I: the potential for CO₂ reduction", octobre 2007. Disponible sur : http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/king_review/king_review_index.cfm

4 Chatzi News, YouTube, 30 janvier 2007, dernier accès avril 2008 (la vidéo a depuis été retirée). <http://www.youtube.com/watch?v=IX-i3Ku0Jbk>

5 Communiqué de presse de l'ACEA, 26 février 2008. Disponible sur : http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/co2_legislation_must_reflect_car_production_cycles/

6 European Report, Motor industry, ACEA wants 10% cut in CO₂ emissions and more effective recycling, 14 décembre 1991.

7 Transport and Environment (T&E), Progress Report on the Car Industry's Voluntary Commitment, 2007-2006. Disponible sur : http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/ld:469

8 J. Mason, German carmakers lag France, Italy in CO₂ cuts: group, Reuters, 15 novembre 2007. Disponible sur : <http://www.reuters.com/article/environmentNews/idUSL154215020071115?sp=true>

9 Commission européenne, A Community strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and improve fuel economy, COM (1995) 689 final, 1995.

10 Conseil européen, juin 1996. Disponible sur : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/96/188&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=fr>

11 Recommandation de la Commission européenne, 1999/125/EC, 1999. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/99125/en.pdf>

12 Handelsblatt, Strengere CO₂-Vorschriften kommen offenbar später, 11 mai 2008. Disponible sur : http://www.handelsblatt.com/news/_pv/_p/200051/_t/ft/_b/1428717/default.aspx/index.html

13 S. Marchionne, "Proposals for CO₂ Legislation in the Framework of Discussions on Pollutant Emissions", lettre à Günter Verheugen, 15 mai 2006.

14 D. Bilefsky, "Europe Compromises With Automakers on Carbon Limits", in New York Times, 7 février 2007. Disponible sur : <http://www.nytimes.com/2007/02/07/business/worldbusiness/07carbon.html?ex=1328504400&en=8319c2aa350f6ead&ei=5088&partner=rssnyt&emc=rss>

15 Commission européenne, rencontre avec Dieter Zetsche, briefing pour Günter Verheugen, 17 octobre 2007. Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP), European Council debates cars and CO₂ - focus on burden sharing between large and small car makers, 5 mars 2008. Disponible sur : <http://www.lowcwp.org.uk/news/884/european-council-debates-cars-and-co2-focus-on-burden-sharing-between-large-and-small-car-makers/>

16 European Report, Environment Council: Ministers Differ On Vehicle CO₂ Emissions, 5 mars 2008. Disponible sur abonnement seulement.

17 K. Naughton "Honey, I Shrunk The Car", in Newsweek, 14 mars 2008. Disponible sur : <http://www.newsweek.com/id/123068/output/print>

18 The Economist, The big-car problem, 22 février 2007. Disponible sur abonnement seulement.

19 J. M. Barroso, Vers une économie respectueuse de l'environnement, 23 janvier 2008.

20 Agence européenne pour l'environnement (AEE), Climate for a transport change, 2008. Disponible sur : http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2008_1/en/EEA_report_1_2008_TERM.PDF

21 Conseil européen, juin 1996. Disponible sur : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/96/188&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=fr>

22 Chatzi News, YouTube, 30 janvier 2007, dernier accès avril 2008 (la vidéo a depuis été retirée). <http://www.youtube.com/watch?v=IX-i3Ku0Jbk>

23 Commission européenne, Proposition de la Commission pour limiter les émissions de CO₂ provenant des voitures, contribuer à lutter contre les changements climatiques, réduire les coûts de carburant et renforcer la compétitivité européenne, IP/07/1965, 19 décembre 2007. <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/1965>

24 The Economist, The big-car problem, 22 février 2007. Disponible sur abonnement seulement.

25 K. Naughton, "Honey, I Shrunk The Car", in Newsweek, 14 mars 2008. Disponible sur : <http://www.newsweek.com/id/123068/output/print>

26 B. Vlasic, cité in "As Gas Costs Soar, Buyers Are Flocking to Small Cars", in New York Times, 2 mai 2008. Disponible sur : http://www.nytimes.com/2008/05/02/business/02auto.html?_r=1&sq=As%20Gas%20Costs%20Soar,%20Buyers%20Are%20Flocking%20to%20Small%20Cars&st=nyt&adxnnl=1&oref=slogin&scp=1&adxnnlx=1210709006-lyh9bXQCYB8xLyaMh+a6EA

27 The Economist, Losing their vroomoom? Smaller Cars and greener consumers threaten Europe's most impressive industrial machine, 22 février 2007. Disponible sur abonnement seulement.

28 Union européenne, Questions and answers on the proposed regulation to reduce CO₂ emissions from cars, MEMO/07/597, Bruxelles, 19 décembre 2007. Disponible sur : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/597&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

29 Le modèle développé par l'Adac (membre de la FIA) se fonde sur de nombreuses données issues de la recherche portant sur les flottes de véhicules existantes enregistrées entre 2001 et 2006. Ce modèle extrapole, à partir de ces informations, pour développer des scénarios d'évolution du marché et examine l'impact de différents facteurs (tels que l'utilisation de divers types de carburant, les schémas de la demande et les évolutions technologiques) sur les émissions moyennes des flottes pour 2012 (FIA, 2008). Voir : <http://www.fiabrussels.com>.

30 Ministère britannique de l'Économie et des Finances, The King Review of low-carbon cars, "Part I: the potential for CO₂ reduction", octobre 2007. Disponible sur : http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/king_review/king_review_index.cfm

31 Séminaire organisé à la West Midlands Representation à Bruxelles, le 28 avril 2008. Voir : <http://www.westmidlandsineurope.org/wmie.html>

32 Seules les voitures dont le type a été approuvé peuvent être commercialisées sur le marché interne. Afin d'être homologuées, elles doivent être conformes aux normes de l'UE telles que définies par une série de directives. Les constructeurs doivent formuler une demande de réception par type auprès de leurs autorités nationales, dans le cadre d'une procédure officielle. <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/regulatoryframework.htm>

33 Conversation téléphonique avec un analyste, décembre 2007.

34 A. Rowell, "Greenwash", in Battling Big Business – Countering Greenwash, Infiltration and other Forms of Corporate Bullying, sous la direction d'E. Lubbers, Common Courage Press, 2002, pp. 21-22.

35 Ibid.

36 S. Power, "Auto Industry focuses on States", in Wall Street Journal, 5 mai 2008, p. A4. Disponible sur abonnement seulement.

37 S. Marchionne, "Proposals for CO₂ Legislation in the Framework of Discussions on Pollutant Emissions", lettre à G. Verheugen, 15 mai 2006.

38 I. Hodac, "Documents in respect of meetings with any representative of certain organizations and companies, at which CO₂ emissions are discussed", lettre à Stavros Dimas, 6 novembre 2006.

39 ACEA, "European Car Industry opposes recent statements of Environment Commissioner Stavros Dimas regarding CO₂ Commitment", 5 novembre 2006. http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/global_warningeuropean_car_industry_opposes_recent_statement_of_environment/

40 Transport & Environment, Car industry failing on climate pledge, 19 avril 2006. Disponible sur : <http://www.transportenvironment.org/Article185.html>

41 J. Mason, German carmakers lag France, Italy in CO₂ cuts: group, Reuters, 15 novembre 2007. Disponible sur : <http://www.reuters.com/article/environmentNews/idUSL154215020071115?sp=true>

42 Conseil européen, juin 1996. Disponible sur : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/96/188&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=fr>

43 Recommandation de la Commission européenne, 1999/125/EC, 1999. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/99125/en.pdf>

44 Handelsblatt, Strengere CO₂-Vorschriften kommen offenbar später, 11 mai 2008. Disponible sur : http://www.handelsblatt.com/news/_pv/_p/200051/_t/ft/_b/1428717/default.aspx/index.html

45 B. Pischetsrieder, lettre au vice-président Verheugen et au commissaire Dimas, 10 décembre 2004.

46 European Report. Motor industry: ACEA wants 10% cut in CO₂ emissions and more effective recycling, 14 décembre 1991.

47 Ibid.

48 The Economist, Collision course - New European Union emission rules are bad news for Germany's carmakers, 20 décembre 2007. Disponible sur abonnement seulement.

49 The Engineer, Off target: the UK must double the pace of its annual emissions reductions to meet targets, 2 avril 2004, p. 9. Disponible sur abonnement seulement.

50 Ibid.

51 Commission européenne, "Mr Sergio Marchionne – CEO Fiat, Incoming President, ACEA – Briefing for Vice President Verheugen", 27 février 2006.

52 I. Hodac, "European Climate Change Programme and Integrated Approach to CO₂ Emissions from Cars", Bruxelles, courrier électronique envoyé à Georgette Lalès (DG entreprises) et à Jos Delbeke (DG environnement), 21 juillet 2006.

53 K. Lücke, "ACEA Comments Following 5th Meeting of ECCP2 Group on CO₂/ Cars", 26 septembre 2006.

54 Commission européenne, "CARS 21 - A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century, Final Report", 12 décembre 2005. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

55 S. de Saint-Seine, "EU urged to change rules; Panel wants less red tape, more freedom on how to comply", in Automotive News Europe, 31 octobre 2005, p. 1. Consultable sur abonnement.

56 Cars 21, Industrie automobile de l'UE: la Commission annonce des initiatives destinées à renforcer la compétitivité, 13 janvier 2005. Disponible sur : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/31&format=PDF&aged=1&language=FR&guiLanguage=fr>

- 57** Malcolm Harbour, page d'accueil, 2008. Disponible sur : <http://www.europarl.europa.eu/members/expert/alphaOrder/view.do?id=4538&language=FR>
- 58** The Forum for the Automobile and Society, 2008.Voir : <http://www.autoandsociety.com/> et <http://www.autoandsociety.com/political.php>
- 59** E. Davis, EU's Verheugen, competition officials to clash over car sector reforms, AFX. 13 janvier 2005. Disponible sur : <http://www.euractiv.com/en/transport/eu-carmakers-square-critics-parliament/article-145384>
- 60** G. Verheugen, Competitive Automotive Regulatory Framework: Has the EU Delivered it?, discours au Forum for the Automobile and Society, 26 février 2008. Disponible sur : http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/ct/document.cfm?action=display&doc_id=664&user_service_id=1
- 61** UK Auto Industry, Dimas plans to legislate for average 120 gm/km car CO₂ limit, 17 janvier 2007. Disponible sur : http://www.autoindustry.co.uk/news/day-15_1_2007#15-01-07_14
- 62** Docteur B. Gottschalk, lettre à Günter Verheugen, 17 janvier 2007.
- 63** S. Marchionne, lettre à G. J. Barroso, 21 janvier 2007.
- 64** K. Lücke, DG ENVI Goes Beyond 120g, courrier électronique envoyé à Andreas Veispak (DG entreprises), 25 janvier 2007.
- 65** Proche anonyme de la Commission, conversation téléphonique avec Andy Rowell, 2008.
- 66** F. Overmeyer, ECMT Report on Cutting Transport CO₂ Emissions, Internationaler Kontext, courrier électronique envoyé à Reinhard Schulte-Braucks (DG entreprises, chef de l'unité automobile), 27 janvier 2007.
- 67** P. Taylor, EU agrees steep fines to cut car CO₂ from 2012, Reuters, 19 décembre 2007. Disponible sur : <http://www.reuters.com/article/environmentNews/idUSL1973383820071219>
- 68** Handelsblatt, Strengere CO₂-Vorschriften kommen offenbar später, 11 mai 2008. Disponible sur : http://www.handelsblatt.com/news/_pv/_p/200051/_/ft/_b/1428717/default.aspx/index.html
- 69** Union européenne, La Commission prévoit un cadre législatif pour garantir que l'UE atteigne ses objectifs en matière de réduction des émissions de CO₂ causées par les voitures, 7 février 2007. Disponible sur : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/155&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=fr>
- 70** ACEA, Les objectifs de réduction des émissions de CO₂ proposés sont arbitraires et trop sévères, 7 février 2007. Disponible sur : http://www.acea.be/images/uploads/pr/Co2Feb07~Press_Statement_FR_-_PDF.pdf
- 71** Commission européenne, réunion du vice président Verheugen et de Sergio Marchionne, président de l'ACEA, 21 février 2007.
- 72** Transport and Environment (T&E), Danger ahead - Why weight-based CO₂ standards will make Europe's car fleet dirtier and less safe, décembre 2007
- 73** Id.
- 74** Just-auto.com, UK: Debate rages on structure of CO₂ limits, 13 novembre 2007. Consultable sur abonnement.
- 75** Commission des Communautés européennes, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers, 19 décembre 2007. Disponible sur : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0856:FIN:FR:PDF>
- 76** Commission européenne, rencontre avec Ivan Hodac, briefing pour Günter Verheugen, 5 septembre 2007.
- 77** Commission européenne, rencontre avec Lewis Booth , vice-président adjoint de Ford Motor Company, briefing pour Günter Verheugen, 17 juillet 2007.
- 78** W. Wiedeking, "CO₂ Strategy – Specific Situation of Porsche AG", 2 février 2007.
- 79** Commission européenne, rencontre avec Lewis Booth , vice-président adjoint de Ford Motor Company, président de Ford Europe, 9 octobre 2007.
- 80** L. Booth, "CO₂ Legislation – Niche Producer Exemption", 27 juillet 2007.
- 81** S. Power, "UK cites Ford brands in emissions appeal", in The Wall Street Journal, 14 décembre 2008, p. 1. Disponible sur abonnement seulement.
- 82** Just-auto, VDA president criticises EC plans on CO₂, 2 avril 2008. Disponible sur abonnement seulement.
- 83** ACEA, "Employment", 2008. Remarque : les chiffres datent de 2004. Disponible sur : http://www.acea.be/images/uploads/EMPLOYMENT_2004.pdf
- 84** BBC News, Tata buys Jaguar in £1.15bn deal, 26 mars 2008. Disponible sur : <http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/7313380.stm>
- 85** The Economist, Losing their vroomoom? Smaller Cars and greener consumers threaten Europe's most impressive industrial machine, 22 février 2007. Disponible sur abonnement seulement.
- 86** T & E Bulletin, VW links raise German concerns, février 2005. Disponible sur : http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/Id:332
Deutsche Welle, Schröder Wants Verheugen to Remain EU Commissioner, 28 juin 2004. Disponible sur : <http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1249166,00.html>
BBC News, Schroeder suffers election rout, 14 juin 2004. Disponible sur : <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/3805349.stm>
- 87** Reuters, German calls EU CO₂ proposals "wrong", "harmful", 19 décembre 2007. Disponible sur : <http://uk.reuters.com/article/oilRpt/idUKBAT00200120071219>
Reuters, FACTBOX: Reactions to EU car CO₂ reduction plan, 19 décembre 2007. Disponible sur : <http://uk.reuters.com/article/worldNews/idUKL1915198720071219>,
AFX News Limited, Germany's Glos says EU's CO₂ reduction plans for cars may cost industry billions, 20 décembre 2007. Disponible sur : <http://www.forbes.com/markets/feeds/afx/2007/12/20/afx4460873.html>
- 88** R. Hutton, "Emissions row divides carmakers", in Sunday Times, 18 mars 2007, Business, p. 6.
- 89** Communiqué de presse de la VDA, VDA President Prof. Bernd Gottschalk appointed member of honor, New VDA President takes office as the EU seeks a compromise on CO₂, 23 mai 2007. Disponible sur : <http://74.125.39.104/search?q=cache:1teEFWA3EGWJ:www.vda.de/en/aktuell/presse/index.html+%22VDA+President+Prof.+Bernd+Gottschalk+appointed+member+of+honor%22&hl=de&ct=clnk&cd=1&gl=de> ; communiqué de presse de la VDA, Matthias Wissmann unanimously elected VDA President by VDA Managing Board, 26 mars 2007. Disponible sur : <http://74.125.39.104/search?q=cache:1teEFWA3EGWJ:www.vda.de/en/aktuell/presse/index.html+%22VDA+President+Prof.+Bernd+Gottschalk+appointed+member+of+honor%22&hl=de&ct=clnk&cd=1&gl=de>
- 90** D. Bilefsky, "Europe Compromises With Automakers on Carbon Limits", in New York Times, 7 février 2007. Disponible sur : <http://www.nytimes.com/2007/02/07/business/worldbusiness/07carbon.html?ex=1328504400&en=8319c2aa330f6ead&ei=5088&partner=rssnyt&emc=rss>
- 91** Commission européenne, rencontre avec Dieter Zetsche, briefing pour Günter Verheugen, 17 octobre 2007. Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP), European Council debates cars and CO₂- focus on burden sharing between large and small car makers, 5 mars 2008. Disponible sur : <http://www.lowcvp.org.uk/news/884/european-council-debates-cars-and-co2--focus-on-burden-sharing-between-large-and-small-car-makers/>
- 92** Commission européenne, rencontre avec Dieter Zetsche, briefing pour Günter Verheugen, 17 octobre 2007.
- 93** Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP), French car industry breaks ranks on EU CO₂ target, 16 octobre 2007. Disponible sur : <http://www.lowcvp.org.uk/news/744/french-car-industry-breaks-ranks-on-eu-co2-targets/>
- 94** ACEA, ACEA Answer to Commission Consultation on CO₂/ Cars Communication, 13 juillet 2007. Disponible sur : http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/doc_contrib/acea_en.pdf
- 95** Euractiv, EU governments clash on car CO₂ plans, 4 mars 2008. Disponible sur : <http://www.euractiv.com/en/transport/eu-governments-clash-car-co2-plans/article-170716>
- 96** Conseil de l'Union européenne, Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles, 29 février 2008. Disponible sur : <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/08/st07/st07027.en08.pdf>
- 97** BBC News, German ire at EU fine on car CO₂, 19 décembre 2007. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/7151862.stm>
- 98** ACEA, CO₂ legislation must reflect car production cycles, 26 février 2008. http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/co2_legislation_must_reflect_car_production_cycles/
- 99** D. Ennis, France, Germany draw battle lines on car emissions, Reuters, 3 mars 2008. <http://uk.reuters.com/article/environmentNews/idUKL0354377420080303>
- 100** European Report, Environment Council: Ministers Differ On Vehicle CO₂ Emissions, 5 mars 2008. Disponible sur abonnement seulement.
- 101** Deutsche Welle, Merkel, Sarkozy seek common ground on controversial issues, 3 mars 2008. Disponible sur : <http://www.dw-world.de/dw/article/0,1432,3162142,00.html>
- 102** M. Harbour, "Community Strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light-commercial vehicles", débat, 22 octobre 2007.
- 103** B. Mayer et P. McVeigh, "EU politicians promise to fight tougher car CO₂ rules", in Automotive News Europe, 7 janvier 2008, p. 4.Disponible sur abonnement seulement.
- 104** A. Rowell, "British MEPs took gifts from firms they are meant to regulate", in The Independent , 11 mai 2008. Disponible sur : <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/british-meps-took-gifts-from-firms-they-are-meant-to-regulate-825919.html>
- 105** Parlement européen, Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, Projet de rapport sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers, 8 juillet 2007. Disponible sur : http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/pr/670/670834/670834fr.pdf, Commission européenne, rencontre avec Dieter Zetsche, briefing pour Günter Verheugen, 17 octobre 2007. Disponible sur : http://www.europarl.europa.eu/sce/data/amend_motions_texts/doc/P6_AMA%282007%290343%28042-042%29_EN.doc
- 106** Les Verts / Alliance libre européenne, Putting the brakes on climate change, octobre 2007 ; d'après : Öko-Institut, Kurzgutachten zu den CO₂-Minderungspotenzialen der auf EU-Ebene diskutierten Grenzwertvorschläge für neu zugelassene Pkw, juillet 2007. <http://www.greens-efa.org/cms/topics/dokbin/201/201906.pdf>
- 107** A. Rowell, "British MEPs took gifts from firms they are meant to regulate", in The Independent , 11 mai 2008. Disponible sur : <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/british-meps-took-gifts-from-firms-they-are-meant-to-regulate-825919.html>
- 108** Chatzi News, YouTube, 30 janvier 2007, dernier accès avril 2008 (la vidéo a depuis été retirée). <http://www.youtube.com/watch?v=tX-i3KuUJlk>
- 109** Parlement européen, Commission pour l'industrie, la recherché et l'énergie, Draft Report on CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory Framework, 2007/2120(INI), 16 juillet 2007. Disponible sur : <http://jorgo-chatzimarkakis.english.org.liberal.de/sitefiles/downloads/1153/673406en.pdf?PHPSESSID=4b1d692860f8493f2b4b9a8432dad49d>
- 110** Europaticker, Langen, W. CO₂-Ziele realistischer gestalten, 12 mai 2008. Disponible sur : <http://www.umweltfruf.de/news/111/news0.php3?nummer=12760>
- 111** The Economist, The road ahead, The bullish mood in Frankfurt belies an uncertain future for the car giants, 13 septembre 2007. Disponible sur abonnement seulement.
- 112** D. Gow, "Car firms put power before need to go lean and green", in The Guardian, 12 septembre 2007. Disponible sur : <http://www.guardian.co.uk/business/2007/sep/12/europeanunion.germany>
- 113** Communiqué de presse de Greenpeace, Le salon de l'auto de Genève est tout sauf vert, 14 mars 2008. Disponible sur : www.greenpeace.org/france/news/le-salon-de-l-auto-de-geneve-e
- 114** J. Franey, "BMW will debut fuel-efficient X5 SUV", in Automotive News Europe, 3 mars 2008, p; 18. <http://www.autonews.com/assets/PDF/CA40278229.PDF>
- 115** D. Kurylko, "BMW: We may need a 'green' brand; Separate brand would preserve performance image", in Automotive News, 21 janvier 2008. http://autonewsservice.org/021308/at_an_012108.htm, Automotive News, Fresh heir: To turn green, must BMW create brand?, 24 mars 2008, p. 58. Disponible sur abonnement seulement.
- 116** The Economist, Collision course - New European Union emission rules are bad news for Germany's carmakers, 20 décembre 2007 ; Auto Express, BMW X6 3.0d - It's BMW's most radical new model of the decade - and Auto Express has driven it first!, novembre 2007.
- 117** T. Urquhart, "Mercedes-Benz's AMG division plots greener future", in Global Insight, 14 avril 2008. Disponible sur abonnement seulement.
- 118** P. Barker, "Exclusive: VW restricts supply of Bluemotion range", in BusinessCar, 16 avril 2008. <http://www.businesscar.co.uk/story.asp?storycode=2819§ioncode=1>
- 119** Spiegel Online, A Q&A with VW CEO Martin Winterkorn, 7 mars 2007. Disponible sur : http://www.businessweek.com/globalbiz/content/mar2007/gb20070307_569793.htm
- 120** The Economist, The road ahead, 13 septembre 2007. Disponible sur abonnement seulement.



Greenpeace

Greenpeace est une organisation indépendante des États, des pouvoirs politiques et économiques.

Son but est de dénoncer les atteintes à l'environnement et d'apporter des solutions qui contribuent à la protection de l'environnement et à la promotion de la paix.

Publié par Greenpeace France,
22 rue des Rasselins, 75020 Paris, France
www.greenpeace.fr