

Foire aux Questions : Volkswagen, le côté obscur de la force

Que doit faire Volkswagen selon Greenpeace ?

Volkswagen (VW) doit cesser de faire du lobbying visant « à plomber » les législations favorables au climat. Ce constructeur automobile doit aussi tenir ses promesses en généralisant les technologies permettant de rendre nos voitures plus sobres. En généralisant des technologies existantes, mais aujourd'hui limitées à quelques modèles, VW devrait être capable de se transformer en un défenseur du climat.

Pour Greenpeace, VW doit :

- cesser tout lobbying contre les principales lois européennes en faveur du climat. Lois qui par ailleurs devraient nous libérer de notre dépendance au pétrole. VW doit s'engager publiquement en faveur d'un objectif européen de réduction des gaz à effet de serre de – 30% d'ici 2020 et soutenir des normes ambitieuses qui permettront de rendre nos voitures moins énergivores et moins polluantes.
- rendre l'ensemble de sa flotte plus sobre. Le programme Blue Motion doit être proposé pour tous ses modèles.

Pour en savoir plus, consultez le rapport [« Le côté obscur de Volkswagen »](#)

Je roule en VW. Est-ce que votre campagne est dirigée contre moi ?

Pas du tout. Il n'est pas question de vous débarrasser de votre VW. Ce que nous souhaitons, c'est de bénéficier de votre soutien pour inciter VW à devenir le défenseur du climat qu'il prétend être.

Les clients de VW peuvent influencer les politiques menées par cette entreprise. Ensemble, nous pouvons faire en sorte que les prochaines VW mises sur le marché vous permettent d'épargner de l'argent tout en polluant moins. L'ensemble du secteur 'Transport' verrait ainsi son empreinte écologique diminuer sérieusement. C'est pourquoi nous vous demandons de [« rejoindre la rébellion »](#) en exerçant votre pouvoir de consommateur.

Sur quoi vous basez-vous pour déclarer que VW freine les législations sur le climat ?

VW est un ténor au sein d'une puissante machine de lobbying et fait peser tout son poids lors de l'élaboration des lois en faveur du climat. Le constructeur automobile se déclare contre ces lois alors que d'autres firmes estiment qu'elles ont un rôle moteur à jouer pour limiter l'impact des changements climatiques. Des normes ambitieuses permettront par ailleurs de stimuler le secteur des technologies vertes et apporteront de l'oxygène au secteur tout en créant des emplois.

Un objectif européen de – 30% ne porterait-il pas atteinte au bien-être économique de l'Union européenne si le reste du monde ne suit pas ?

Pour l'instant, l'UE s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de – 20% d'ici 2020 (année de référence 1990). Cet objectif est complètement dépassé. Vu l'augmentation des prix des combustibles, le risque énergétique, la crise climatique et l'état des réserves naturelles, un scénario « business as usual » ne peut pas être une option pour l'économie européenne.

Pour en savoir plus, consultez le document [« Idées reçues à propos des ambitions européennes en matière de climat »](#)

Quelle différence peut-on attendre de normes ambitieuses pour notre consommation de carburant ?

Ambitieuses mais réalisables, les normes d'efficacité pour les véhicules (50g CO₂/km pour les voitures et 88g CO₂/km pour les utilitaires, le tout d'ici 2030) permettraient de réduire la consommation du secteur 'Transport' européen de quelque 13% soit environ 1,1 million de fûts de pétrole par jour. Ceci correspond environ à la consommation totale en pétrole de l'Autriche, du Danemark, du Portugal, de la Norvège et de la Finlande réunis. Pour l'ensemble du secteur en Europe, il s'agirait d'une réduction de l'ordre de 8%.

Cela ne suffira toutefois pas à nous sortir de notre dépendance au pétrole ?

Rendre nos carburants plus efficaces en termes d'énergie est une des mesures à prendre pour sortir de notre dépendance au pétrole. Il est cependant tout aussi crucial d'éviter la consommation de millions de fûts de pétrole. Notre consommation de produits fossiles doit diminuer très sérieusement. Il faut pour cela agir sur les transports en commun et éviter les déplacements inutiles. Il faut également prévoir d'évoluer vers des systèmes de déplacements qui intègrent à terme des moyens de transport fonctionnant de manière intelligente à l'électricité. Cette source d'énergie doit bien sûr être produite de manière durable.

Que demande Greenpeace à l'ensemble des constructeurs automobiles ?

- Les constructeurs automobiles doivent soutenir un objectif européen de réduction des gaz à effet de serre de – 30%.
- Ils doivent également soutenir la législation européenne qui garantira que leurs voitures n'émettront à l'horizon 2020 pas plus de 80g CO₂/km (et d'ici 2025 : 60g CO₂/km) ; aux États-Unis, il s'agit d'une norme de 60 mile par gallon d'ici 2025.
- Les technologies existantes doivent être appliquées de manière standard à l'ensemble du parc automobile afin de le rendre plus sobre en énergie.

Le secteur automobile - et principalement VW – s'est-il engagé à combattre le réchauffement planétaire ?

S'il le fait, c'est du pipeau. VW sait que ses clients se préoccupent de l'environnement. C'est pourquoi le constructeur tente de les persuader de son action pro-environnement. Mais à y regarder de plus près, il n'en est rien.

Pour en savoir plus, consultez le rapport [« Le côté obscur de Volkswagen »](#)

A première vue, il n'y a pas lieu de critiquer VW. En 2010, ce constructeur a fait des progrès considérables et sur le plan du CO₂, il y a pire. Pourquoi dès lors cibler VW ?

VW n'a rien fait de plus que ce qui était obligatoire. Si tout était aussi 'beau' que dans ses pubs, le constructeur aurait pu faire la différence et éviter pas mal de pollution. VW est véritablement un gros constructeur. Son impact est à l'avenant. VW a donc toutes les clés en main pour réformer le secteur.

VW ne produit-il pas de voitures sobres et moins énergivores ?

VW a toujours détourné l'attention de tous sur ses mauvaises prestations environnementales en mettant au point des prototypes dotés d'une belle efficacité énergétique. Mais cette tactique est plus destinée à la vente de papier qu'à des ventes réelles.

La limitation pour les émissions des voitures est-elle valable pour toutes les technologies ?

La technologie peut jouer un rôle essentiel pour limiter la consommation des voitures et les émissions rejetées. Pour Greenpeace, il est indispensable que toutes les nouvelles voitures soient équipées des technologies les plus performantes qu'il soit en matière d'efficacité énergétique. Ces technologies ne devraient pas être présentées comme des « options de luxe », pour lesquelles le consommateur a un supplément à payer.

La conception d'un modèle intervient également. Des efforts doivent être faits pour diminuer le poids des voitures. C'est une recette simple pour augmenter l'efficacité énergétique des véhicules.

Pour la plupart des voitures familiales, la place du moteur est essentielle. La puissance de la plupart des nouveaux modèles est sur-dimensionnée. En adaptant mieux la puissance aux besoins réels des conducteurs, des économies considérables pourraient être réalisées.

Est-ce que des voitures répondant à des normes plus ambitieuses ne seront pas plus chères ?

Pour réduire sensiblement les émissions de CO₂ du secteur automobile, les constructeurs vont devoir produire des voitures plus petites, plus légères et équipées avec des nouvelles technologies. Beaucoup d'éléments indiquent que cette mutation ne se traduira pas par une facture en hausse. Par le passé, une voiture moyenne produite en Europe a vu son prix diminuer régulièrement, suite à une demande boostée et à la concurrence entre constructeurs. Les constructeurs automobiles devront veiller à produire des voitures présentant une réelle efficacité énergétique et pas des vitesses inutilement élevées, un moteur puissant avec des reprises exceptionnelles. Ces dernières caractéristiques ont une influence directe sur la consommation. Pour les automobilistes, ces innovations ne pourront se traduire que par un prix de revient revu à la baisse, vu le carburant non consommé. Et cela peut représenter une source d'économies substantielles.

Des études ont démontré que le passage à des normes plus ambitieuses et visant à moins de consommation pourraient se traduire par des créations d'emplois. Des entreprises centrées sur la recherche d'innovations et productrices de pièces détachées trouveront là un champ d'activité intéressant. Un autre bénéfice serait bien sûr de limiter les quantités de pétrole et la pollution qui s'en suit. Bob Lutz, l'ancien vice-président de General Motors a attribué la chute de GM aux États-Unis au laxisme des normes US en matière d'efficacité des carburants et de la difficulté d'écouler ces voitures sur le marché mondial. Impossible pour ces voitures de soutenir la concurrence en termes d'impact sur l'environnement.

VW prétend que le paquet 'Blue Motion' est disponible sur la quasi-totalité de ses voitures ?

Il n'en est rien. VW affirme qu'en 2010, seuls 6% du volume de voitures vendues partout dans le monde pour ses cinq marques principales (VW, VW utilitaires, Audi, Seat et Skoda) étaient équipés de cette technologie qui permet de rendre les voitures plus sobres.

Une VW équipée du système Blue Motion va-t-elle me coûter plus cher ?

Ce surcoût pourra être très limité si le paquet Blue Motion est standardisé pour par exemple les Golf. En peu de temps, ce surcoût sera amorti par les économies de carburants réalisées.

Un consultant en technologie PA Consulting affirme que le coût réel du paquet Blue Motion n'excéderait pas les 260 €. Ce qui implique que VW entretient une hausse de prix considérable et inutile pour son label Blue Motion. Les clients sont dissuadés et le climat paie la facture !

VW n'est en rien responsable de la course à l'or noir qui se profile au Pôle nord. Pourquoi est-ce que vous le prétendez ?

Tant que nos voitures consommeront beaucoup de pétrole, les compagnies

pétrolières auront des excuses toutes trouvées pour aller forer dans les endroits les plus improbables. VW pourrait rendre ses voitures beaucoup plus sobres. Le parc européen pourrait alors consommer beaucoup moins de pétrole. Selon certaines estimations, les réserves pétrolières du Pôle nord ne permettraient pas de tenir plus de 3 ans... Tout ce qui n'est pas consommé permet de sauver cet écosystème déjà malmené.

GREENPEACE