

Un salon de l'auto vert ? Faut voir...

A la question de savoir s'il existe aujourd'hui un salon de l'auto vert, vous seriez peut-être tentés de répondre 'oui'. Pour Greenpeace, c'est aller trop vite en besogne. L'engagement de l'industrie automobile pour l'environnement pourrait bien se résumer à un argumentaire publicitaire. Quant à un salon de l'auto vert, la majorité des modèles exposés affiche des émissions de CO₂ largement supérieures aux objectifs européens. Vous trouverez ci-dessous quelques **questions qui dérangent** parce qu'elles remettent en question le marketing vert de l'industrie automobile dont le prochain salon de l'auto sera la grande messe... N'hésitez pas à les poser.

Constatation N°1

L'industrie automobile continue à produire des voitures qui émettent beaucoup plus de CO₂ que ne le préconise l'Union européenne. Ces objectifs ont pourtant été définis en 1995... Les émissions de CO₂ actuellement répertoriées sont parfois 50, 100 ou même 200 % supérieures aux objectifs européens (1).

Constatation N°2

Selon une étude britannique (2), la généralisation des voitures les plus économes, actuellement commercialisées dans chaque classe (voitures de sport, véhicules tous terrains, monovolumes...) permettrait d'atteindre l'objectif européen, défini pour 2008. Les constructeurs automobiles ont, de plus, disposé de deux cycles de production (12 ans) pour adapter leurs modèles sans réussir à généraliser les avancées technologiques favorables à l'environnement.

Constatation N°3

L'adaptation de la technologie n'est pas le seul facteur influençant les émissions de CO₂ du secteur automobile. Le poids des véhicules est également déterminant.

Or, ces dix dernières années, les voitures n'ont fait que prendre du poids. Cette prise de poids est souvent justifiée par des raisons de sécurité. Cet argument est réfuté par certains experts:

"Blaming safety is unfair, incorrect and just hides the fact that there are other issues responsible for industry's failure to meet its contract with society. The performance of smaller or lighter cars at Euro NCAP clearly shows that improved safety does not need additional weight", précise le prof. Claes Tingvall de l'Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) It is not safety that makes the weight: it's size, comfort and, most importantly, the top speed capabilities of today's cars." (3).

Question N°1

Comment le marketing autour de voitures économes s'inscrit-il dans le cadre des promesses faites, il y a une dizaine d'années à l'Union européenne, en vue de la lutte contre les changements climatiques?

Questions N°2 et 2 bis

Que dirait le consommateur s'il savait que des technologies sont mûres pour rendre les voitures plus économes mais qu'elles ne sont pas généralisées et ce, au détriment de l'environnement mais aussi de son portefeuille?

Comment les constructeurs automobiles peuvent-ils encore affirmer qu'ils ont besoin de plus de temps pour répondre aux exigences européennes? D'où vient ce retard?

Questions N°3 et 3 bis

Comment l'industrie automobile réconcilie-t-elle son entêtement à produire des voitures toujours plus lourdes et puissantes et les promesses faites en matière de changements climatiques?

Pourquoi produire aujourd'hui des voitures roulant à des 250km/h alors que c'est préjudiciable à l'environnement et la sécurité routière? Est-il nécessaire d'atteindre en cinq secondes une vitesse de 100km/h? Est-ce pour entrer dans le cadre de la conduite écologique vantée par la FEBIAC ?

Un salon de l'auto vert ? Faut voir...

Constatation N°4

De nombreuses voix s'élèvent pour affirmer que les biocarburants ne constitueront jamais la solution rêvée aux problèmes engendrés par l'auto. Il s'agit en effet d'une vraie fausse solution. De nombreuses études détaillent aujourd'hui l'impact de ces biocarburants sur l'environnement: déforestation massive, culture intensive et industrielle pratiquée à grands renforts de pesticides, impacts dévastateurs sur le tissu social....

Constatation N°5

Il y a quelques mois, les organisateurs du Salon de l'auto ont publié une brochure dans laquelle l'impact de l'homme (et par extension de la voiture) sur les changements climatiques était minimalisé. Ceci est clairement infirmé par les différents rapports publiés ces derniers mois par le GIEC (groupe d'experts des Nations unies étudiant les changements climatiques). (4)

Question N°4

En vantant les mérites des biocarburants, l'industrie automobile ne leurre-t-elle pas le public en prétendant que l'on peut continuer à parcourir autant de kilomètres sans porter préjudice à l'environnement?

Question N°5

Les visiteurs du salon de l'auto ressorteront-ils avec le même message? L'homme n'a-t-il que peu d'influence sur le climat?

Ne vous laissez pas berner par l'emballage vert dans lequel le salon de l'auto est enrobé.

Contacts : Joeri Thijs 0496 26 31 92
joeri.thijs@be.greenpeace.org

Notes aux rédactions:

1)Source: Guide du CO₂, publié par le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

2) CO₂ targets - is the car industry crying wolf? Jay Nagley pour Clean Green Cars www.cleangreencars.co.uk

3) Communiqué de presse European Transport Safety Council "Better car safety does not jeopardise emission reduction"

13 nov. 2006 [www.etsc.be/documents/CO2 emissions_speed.pdf](http://www.etsc.be/documents/CO2%20emissions_speed.pdf)

4)"Le défi CO₂", publié par la FEBIAC 2007

