


CRASHING THE CLIMATE

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE COMME MOTEUR DE
LA CRISE CLIMATIQUE



#ClimateEmergency

GREENPEACE



“AUJOURD’HUI, NOUS FAISONS FACE À UN DÉSASTRE
D’ORIGINE HUMAINE À L’ÉCHELLE MONDIALE.
NOTRE PLUS GRANDE MENACE DEPUIS DES
MILLIERS D’ANNÉES.

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE.

SI NOUS N’AGISSONS PAS, L’EFFONDREMENT DE NOS
CIVILISATIONS ET L’EXTINCTION D’UNE GRANDE
PARTIE DU MONDE NATUREL EST À L’HORIZON.”

—Sir David Attenborough, COP24, Décembre 2018

HEURE DE POINTE À BERLIN

© PAUL LANGROCK / GREENPEACE



CRASHING THE CLIMATE: L'INDUSTRIE AUTOMOBILE COMME MOTEUR DE LA CRISE CLIMATIQUE

Greenpeace est un réseau international indépendant d'organisations indépendantes qui mène des campagnes pour changer les attitudes et les comportements, pour protéger et préserver l'environnement et pour promouvoir la paix.

Pour plus d'informations, contactez :

Contact en Corée du Sud : press.kr@greenpeace.org

Contact en Allemagne : presse@greenpeace.de

Auteurs : Benjamin Stephan, Insung Lee, Jiseok Kim

Editeur : Caroline Roberts

Design : Jayne Worth

Publié en septembre 2019

par Greenpeace Asie de l'Est et Greenpeace Allemagne

Greenpeace East Asia, Seoul office
6F Cheongryong bldg 257,
Hangang-daero, Yongsan-gu,
Seoul, South Korea [04322]

Greenpeace Germany
Hongkongstr. 10
20457 Hamburg

RÉSUMÉ

Voilà plusieurs décennies que les constructeurs automobiles affirment comprendre la grave menace que le changement climatique fait peser sur le monde. Dans les salons automobiles, ils présentent de nombreux véhicules alternatifs plus écologiques les uns que les autres, s'attirant une couverture médiatique très flatteuse. Leurs publicités mettent en avant leur grande préoccupation pour notre bien-être et notre sécurité, et en particulier celle de nos enfants. Cependant, leurs décisions commerciales racontent une tout autre histoire.

[Le présent rapport](#) se penche sur les impacts climatiques de 12 des plus grands constructeurs automobiles mondiaux et fournit de nouveaux chiffres montrant l'empreinte carbone dont ils étaient responsables en 2017 et 2018¹. L'analyse démontre qu'ils n'ont, à plusieurs reprises, pas réagi de manière appropriée à l'urgence climatique. Le rapport passe en revue l'absence de progrès réalisés sur cinq grands marchés : les États-Unis, l'Union européenne, la Chine, le Japon et la Corée du Sud. Il contient nos demandes pour que l'industrie automobile change radicalement ou qu'elle fasse partie de l'histoire ancienne.

Près de quatre ans se sont écoulés depuis la signature de l'Accord de Paris, et la transition vers un système de transport respectueux du climat est devenue une priorité. Les constructeurs automobiles doivent éliminer de toute urgence les voitures diesel et essence, y compris les véhicules hybrides, et mettre un terme aux nouvelles ventes d'ici 2028². Cette décision présente également d'autres avantages, tels qu'une amélioration de la qualité de l'air. Mais l'inaction de l'industrie automobile nous prive de cet avenir plus vert, plus propre et plus viable.³

Cette transformation ne peut se faire du jour au lendemain. Cependant, nous avons besoin d'un engagement ferme de la part des plus grands acteurs de l'industrie pour éliminer progressivement les moteurs à combustion interne en mettant en œuvre un plan d'action doté d'un calendrier précis. Les constructeurs automobiles refusent continuellement de s'engager dans cette voie. Ils s'opposent à une réglementation rigoureuse en matière de climat, ne parviennent pas à augmenter efficacement la production de véhicules zéro émission et continuent à promouvoir l'utilisation et la possession de voitures individuelles. Il est donc crucial que les décideurs politiques du monde entier mettent en place des réglementations qui garantissent l'élimination rapide des voitures à moteur diesel et essence et offrent des moyens de transport alternatifs pour le public.

Comme le montre le présent rapport, l'amélioration de l'efficacité énergétique et les véhicules hybrides ne sont plus des solutions adéquates à la crise climatique. Au lieu d'agir, les décideurs diffèrent les changements fondamentaux qui s'imposent. En outre, l'augmentation actuelle des ventes de SUV (Sport Utility Vehicles) constitue une menace supplémentaire sérieuse pour notre climat.

La façon dont les constructeurs automobiles transforment leur modèle commercial est déterminante. S'ils ne parviennent pas à changer et à se diversifier, ils feront bientôt partie de l'histoire ancienne. Ceux qui survivront seront ceux qui produiront des véhicules électriques plus petits, plus légers et plus efficaces sur le plan énergétique. Ces véhicules seront conçus et commercialisés de manière à réduire l'utilisation et la propriété individuelles des voitures, et fabriqués de manière à être reliés à des réseaux électriques intelligents alimentés intégralement par des énergies renouvelables. Depuis le début des années 1990, Greenpeace incite les constructeurs automobiles à prendre des mesures appropriées pour lutter contre le changement climatique⁴. Dans ce rapport, nous montrons qu'en dépit d'avertissements répétés et d'une compréhension scientifique croissante de la gravité de la crise climatique, l'industrie automobile n'en fait pas encore assez. La transition doit commencer dès maintenant, avant qu'il ne soit trop tard.

1 - L'empreinte carbone annuelle d'un constructeur automobile est la somme des émissions de gaz à effet de serre sur le cycle de vie des voitures qu'il vend dans une année donnée. Les émissions du cycle de vie comprennent les émissions de production, d'échappement, en amont et de recyclage.

2 - Plus de détails page 5

3 - Le droit de respirer. Repenser la mobilité urbaine, Greenpeace, 2018. <https://storage.googleapis.com/planet4-belgium-stateless/2018/12/33d88864-33d88864-oh0470-transport-repor-180125-digital-fr-vfinal.pdf>

4 - Action au salon de l'automobile de Francfort, archives Greenpeace, 12 septembre 1991 <https://media.greenpeace.org/archive/Action-at-Car-Show-in-Frankfurt-27MZIF3EBRY.html>

PRINCIPALES CONCLUSIONS

- **En 2018, l’empreinte carbone de l’industrie automobile représente 9 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre.** Au total, les 12 fabricants⁵ analysés dans ce rapport sont responsables de 4,3 Gt (gigatonnes) de CO₂e (équivalent CO₂). En extrapolant ces chiffres aux 86 millions de voitures vendues en 2018⁶ par l’ensemble des constructeurs, cette industrie est responsable d’une empreinte carbone combinée estimée de 4,8 Gt CO₂e, soit 9 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre⁷. Cette empreinte carbone dépasse les émissions totales de gaz à effet de serre de l’ensemble de l’Union européenne⁸ (4,1 Gt CO₂e). (Voir chapitre 3)
- **Les cinq plus gros émetteurs - Volkswagen (582 millions de tonnes de CO₂e), Renault Nissan (577 millions de tonnes de CO₂e), Toyota (562 millions de tonnes de CO₂e), General Motors (530 millions de tonnes de CO₂e) et Hyundai-Kia (401 millions de tonnes de CO₂e) - sont responsables de 55 % du total de l’empreinte carbone de l’industrie automobile. (Voir chapitre 3)**
 - **Parmi les constructeurs automobiles, Volkswagen était toujours le principal responsable du changement climatique en 2017 et 2018.** En 2018, son empreinte carbone était de 582 millions de tonnes de CO₂e, dépassant ainsi les émissions annuelles de l’Australie (535m tons CO₂e).⁹
 - **Les constructeurs allemands VW, Daimler et BMW avaient, ensemble, une empreinte carbone de 878 millions de tonnes de CO₂e en 2018,** dépassant les émissions totales de gaz à effet de serre de l’Allemagne durant la même année (866 millions de tonnes de CO₂e).¹⁰
 - **Ford, General Motors et Fiat-Chrysler-Automobiles ont l’empreinte carbone la plus élevée par voiture.** Cela n’est pas une surprise car les gros SUV et les camions pick-up constituent la plus grosse partie de leurs ventes, surtout aux Etats-Unis.
 - **Le plan de Hyundai-Kia d’augmenter de façon agressive la proportion de SUV dans son portefeuille de produits entraînera inévitablement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.** Le constructeur n’a pas annoncé de plan d’élimination totale, ni même partielle, des moteurs à combustion interne sur aucun marché. (Voir chapitre 4)

5 - L’empreinte carbone qui en résulte couvre la branche automobile de ces entreprises. Certaines de ces entreprises ont également des filiales qui produisent, par exemple, des camions et des autobus (comme Volkswagen et Daimler). L’impact climatique de cette partie de leur activité n’a pas été pris en compte dans cette analyse.

6 - Le marché mondial de l’automobile reste stable en 2018, la demande continue de SUV compensant la baisse des ventes de voitures compactes et de monospaces, JATO, 21 février 2019. <https://www.jato.com/global-car-market-remains-stable-during-2018-as-continuous-demand-for-suvs-offsets-decline-in-sales-of-compact-cars-and-mpvs/>

7 - Emissions Gap Report 2018, UNEP, publié le 5 décembre 2018, <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/12/UNEP-1.pdf>

8 - Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map

9 - Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map

10 - Klimabilanz 2018: 4,5 Prozent weniger Treibhausgasemissionen, Umweltbundesamt, 2019, <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2018-45-prozent-weniger>

TABLEAU 1 : L'EMPREINTE CARBONE DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES EN 2018

CONSTRUCTEUR AUTOMOBILE	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN MILLIONS DE TONNES	NOMBRES DE VÉHICULES VENDUS	ÉMISSIONS MOYENNES DE GAZ À EFFET DE SERRE PAR VÉHICULE PENDANT LA DURÉE DE VIE DU VÉHICULE EN TONNES
VW Group	582	10.8	53.8
Renault-Nissan Alliance	577	10.3	55.7
Toyota	562	10.4	53.8
General Motors	530	8.6	61.3
Hyundai-Kia	401	7.4	54.0
Ford Motor Corp	346	5.6	61.4
F.C.A	305	4.8	63.1
Honda	283	5.2	54.1
PSA Group (incl Opel)	201	4.1	49.2
Suzuki	164	3.3	49.6
Daimler AG	161	2.7	58.7
BMW AG	136	2.5	54.4

- **Il est nécessaire d'améliorer la disponibilité des données des constructeurs sur les émissions de gaz à effet de serre.** Les constructeurs automobiles et un certain nombre de gouvernements doivent améliorer la transparence de leurs données sur les émissions des flottes de voitures. De plus, il n'existe pratiquement pas d'informations comparables sur les émissions liées à la production. Des données détaillées doivent être mises à la disposition du public afin que les progrès puissent être suivis plus facilement et que des évaluations plus précises puissent être effectuées sur les émissions futures du transport. Le manque de transparence de l'industrie constitue une menace importante pour notre climat et pour la durabilité à long terme. (Voir les chapitres 3 et 7)
- **Les constructeurs ne parviennent pas à faire la transition et n'investissent pas suffisamment dans les solutions.** Sur les 12 fabricants évalués, un seul a fixé un calendrier pour l'élimination progressive de ses moteurs à combustion interne à l'échelle mondiale. Aucune des 12 entreprises étudiées ne dispose d'un plan convaincant pour une transition compatible avec l'objectif climatique de 1,5 °C. (Voir chapitre 4)
- **L'écart entre les résultats des tests officiels et les émissions réelles de CO₂ sur route fausse la réalité et menace le climat.** Les résultats de tests qui surestiment le rendement énergétique et qui sous-estiment les émissions de CO₂ d'une voiture nuisent au climat et trompent les clients qui doivent dépenser davantage que prévu en carburant. La prétendue réduction des émissions de CO₂ apparaît comme beaucoup moins impressionnante si l'on considère les émissions en conditions réelles. Il reste à voir si la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) apportera les améliorations attendues. (Voir les chapitres 4 et 5)
- **L'efficacité énergétique ne progresse plus, voire régresse.** L'amélioration des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves vendues aux États-Unis, dans l'Union européenne, en Chine, au Japon et en Corée du Sud, soit plus de 70 % de l'ensemble du marché mondial, s'est ralentie, voire inversée. Cela montre que la technologie des moteurs à combustion interne doit disparaître progressivement, car elle ne permet pas d'atteindre les réductions d'émissions nécessaires. (Voir chapitre 5)

- **Les véhicules hybrides et plug-in hybrides ne sont pas des solutions.** Les véhicules hybrides à moteur à combustion interne, qu'ils soient conventionnels ou rechargeables, empêchent le déploiement rapide de véritables solutions alternatives. Les hybrides conventionnelles à moteur à combustion interne dépendent entièrement de ce dernier pour la production d'énergie, de sorte qu'ils ne peuvent pas atteindre les réductions d'émissions nécessaires. Les hybrides rechargeables peuvent également produire d'importantes émissions de CO₂ s'ils ne sont pas utilisés de manière optimale, principalement lors des courts trajets. En Europe en particulier, l'écart entre les émissions réelles et les émissions normalisées des véhicules hybrides rechargeables est nettement plus important que pour les voitures à moteur à combustion interne. [Voir chapitre 5]
- **Les SUV rendent impossible une transition déjà difficile.** Les ventes de SUV ont plus que quadruplé au cours des 10 dernières années, passant en Europe de 8 % en 2008 à 32 % en 2018. Aux États-Unis, les SUV ont atteint 69 % de part de marché. En raison de leur poids plus élevé et de leur carrosserie moins aérodynamique, les émissions de CO₂ des SUV sont beaucoup plus élevées que celles des véhicules traditionnels comparables. L'augmentation des ventes de SUV est l'une des principales raisons de l'arrêt des progrès dans la réduction des émissions de CO₂. [Voir chapitre 6]
- **Les constructeurs doivent de toute urgence éliminer les moteurs à combustion interne et prendre des mesures pour enrayer la croissance continue de la production de voitures.** Le changement climatique et l'innovation rapide dans le secteur des transports nous conduiront à avoir besoin de moins de voitures à l'avenir. Pour survivre, les constructeurs automobiles doivent trouver des alternatives à une production automobile en constante augmentation. Plutôt que de promouvoir continuellement l'achat et l'utilisation de voitures individuelles, ils doivent développer et fournir des solutions de transport innovantes qui contribuent à réduire le besoin de posséder un véhicule. Il pourrait s'agir notamment de services de covoiturage et d'autopartage pour compléter les transports publics. [Voir chapitre 7]

Pourquoi Greenpeace exige que les constructeurs automobiles éliminent les moteurs à combustion interne au plus tard en 2028 ?

Une étude du Centre allemand pour l'aéronautique et l'astronautique (DLR) sur le transport automobile, commandée par Greenpeace Belgique, a conclu que pour atteindre une probabilité de 66 % de maintenir le réchauffement de la planète en dessous de la limite de 1,5 °C, les voitures diesel et essence devaient être rapidement éliminées en Europe avec une fin des ventes de véhicules conventionnels neufs d'ici 2025, et des véhicules hybrides d'ici 2028. Il n'existe pas encore de modèle mondial pour la décarbonation de l'industrie automobile, mais cette échéance européenne constitue une bonne référence pour les constructeurs automobiles.

Ceux-ci doivent agir de manière substantielle et mondiale sur cette question. Il ne suffit pas d'éliminer progressivement le diesel ni de le faire dans une seule région. Il n'est pas non plus acceptable de déverser des voitures très polluantes sur d'autres marchés alors qu'elles sont progressivement éliminées dans l'un d'eux. La date butoir fixée par DLR pour l'Europe doit être appliquée par l'industrie automobile à travers le monde. Les véhicules à moteur à combustion interne, y compris les hybrides, doivent progressivement disparaître et les ventes doivent avoir cessé complètement en 2028 au plus tard.

RECOMMANDATIONS ET DEMANDES DE GREENPEACE POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

OBJECTIF : ALIGNER LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE SUR L'OBJECTIF CLIMATIQUE DE 1,5 °C

ACTIONS

Priorité 1. Éliminer progressivement tous les moteurs à combustion interne, y compris les moteurs hybrides conventionnels, les nouvelles ventes devant prendre fin en 2028 au plus tard.

- A. Publier des rapports annuels détaillés sur les émissions de gaz à effet de serre, y compris les émissions de CO₂ du parc automobile par marque pour les ventes mondiales et régionales de voitures, les données d'analyse du cycle de vie pour chaque modèle et les émissions de la chaîne d'approvisionnement via un site web et dans un format accessible au public.
- B. Fixer un objectif à l'échelle du secteur pour éliminer progressivement les voitures diesel et essence, y compris les véhicules hybrides, de tous les marchés. Établir une stratégie claire et une feuille de route concrète pour la transition vers 100 % de véhicules électriques (à batterie et à pile à combustible).
- C. Travailler avec les employés, les syndicats et toutes les autres parties concernées pour minimiser l'impact de la transition sur l'emploi, notamment en fournissant les mesures nécessaires de requalification et de réaffectation des compétences.
- D. Plaider en faveur de politiques régionales, nationales et mondiales qui s'alignent sur l'objectif de 1,5 °C figurant dans l'Accord de Paris, telles que le renforcement de la réduction des émissions de CO₂, les plans gouvernementaux d'élimination progressive des moteurs à combustion interne et l'approvisionnement en énergie renouvelable.

Priorité 2. Construire de petits véhicules électriques écoénergétiques, et le faire de façon durable.

- A. Prioriser la production de petits véhicules, légers et électriques.
- B. Mettre en œuvre des normes qui minimisent et préviennent les impacts sociaux et environnementaux des véhicules électriques et de la production de batteries
- C. Plaider en faveur d'un réseau d'énergie renouvelable (chargement et fabrication de véhicules électriques)
 - Produire de l'électricité 100 % renouvelable dans toutes les usines de production de toutes les régions du monde.
 - Travailler avec la chaîne d'approvisionnement pour qu'elle procède au déploiement d'une énergie 100 % renouvelable et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Établir des normes pour l'approvisionnement en batteries afin que les ressources soient utilisées d'une manière efficace et respectueuse de l'environnement et des droits humains
 - Établir des chaînes d'approvisionnement transparentes et des normes sociales et environnementales exigeantes pour l'extraction et le traitement des matières premières destinées aux batteries.
 - Accroître les investissements en Recherche & Développement dans la technologie des batteries afin de trouver des alternatives durables aux matériaux utilisés actuellement, comme le cobalt et le lithium.
 - Augmenter la durabilité, la longévité, la réparabilité, l'efficacité énergétique, la réutilisation et la recyclabilité des batteries pour minimiser l'utilisation de matériaux vierges.

Priorité 3. Dépasser l'idée qu'il faut produire toujours plus de voitures

- A. Promouvoir d'autres modèles commerciaux qui conduisent à une réduction de l'utilisation et de la possession individuelles de voitures
- B. Investir dans des solutions de mobilité qui peuvent réduire la croissance du trafic.
- C. Fournir des services qui complètent les transports publics, tels que les services de covoiturage et d'autopartage.

#ClimateEmergency

GREENPEACE