



PUB AUTO ET GREENWASHING

DOSSIERS N°40

[mise à jour : 09/2008]

La publicité et l'auto font bon ménage : pour certains, la voiture ne peut pas vivre sans pub et le secteur automobile est le 2e investisseur publicitaire (juste derrière le secteur de la distribution). Il est évident que la pub contribue à entretenir le mythe de la voiture et, de plus en plus souvent, des arguments verts sont brandis pour nous donner bonne conscience [1]. En attendant la voiture représente 12% des émissions de CO₂ en Europe !

Metro, mercredi 1 octobre 2008, page 6:



Même si cette marque présente les plus faibles émissions moyennes pour l'ensemble de sa gamme, parler de diesel propre est abusif, d'autant que certains modèles n'ont pas de filtre à particules !

| [voir d'autres pubs récentes](#) |

Dans certains cas l'argument "vert" est justifié car ce sont des véhicules qui consomment réellement peu (moins de 3,8 litres de diesel ou moins de 4,4 litres d'essence aux 100 km) et qui se situent donc à des niveaux d'émissions de CO₂ très faibles : moins de 105 g/km. Cela ne signifie pas pour autant que la voiture ne pollue pas ! Rouler propre, vert, en harmonie avec l'environnement, est-ce crédible ? Il faut bien comprendre que parcourir 15.000 km (kilométrage annuel moyen des belges) avec une voiture qui émet 100 g de CO₂/km cela génère au bas mot 1.500 kg de CO₂. Cela n'a rien d'anodin. D'autant que le conducteur consommera certainement plus que ce qui est annoncé par le constructeur.



*"Avec une émission de 114g/km de CO₂, la Focus EOnetic est probablement la voiture la moins polluante de sa catégorie. **Roulez en harmonie avec l'environnement et laissez un nouveau souffle vous emporter.**"*



*Et voici la voiture qui émet autant qu'un vélo
Emissions moyennes de CO₂ : **102 g/km tout de même***

Bien souvent, des arguments écologiques sont utilisés pour des véhicules qui sont à l'opposé d'une voiture sobre !



"Conçu et développé au pays des accords de Kyoto"
et marqué dans la poussière de la carrosserie : "Respect".
Emissions de CO₂ : entre 177 et 194 g/km



"Seulement 173 g/km de CO₂"
pour une voiture de ce gabarit c'est énorme !

Quels sont les arguments « verts » mis en avant ?

- De faibles émissions (ou une faible consommation, les deux étant étroitement liées)
- La présence d'un filtre à particules
- La possibilité d'utiliser un biocarburant
- Une motorisation hybride
- L'utilisation de matériaux recyclés

De faibles émissions, vraiment ?

En 2007, une voiture neuve émettait en moyenne 150 g de CO₂/km contre 185 en 1995. Bel effort mais ce n'est pas suffisant !

L'Europe avait conclu un accord avec le secteur automobile pour atteindre 120 g en 2010. Le lobby auto a obtenu un report jusqu'en 2012 avec un objectif intermédiaire de 140 g en 2008, objectif qui ne sera pas atteint évidemment. Le Parlement européen discute actuellement de sa nouvelle stratégie pour diminuer les émissions de CO₂ des voitures.

Les Amis de la Terre ont lancé une campagne pour que le Parlement soit ambitieux : maintenir l'objectif 120g pour 2012 (au lieu des 130g envisagés actuellement) et viser 80g pour 2020 (aucun objectif prévu à l'horizon 2020 pour le moment).



Je vous mets un filtre avec votre diesel ?

La diminution des émissions moyennes de voitures neuves est due en bonne partie à la diésélisation de notre parc automobile (en Belgique 8 voitures neuves sur 10 sont des diesel).

Mais le diesel émet des particules fines soupçonnées d'être cancérigènes (et aussi de renforcer l'effet de serre comme on oublie souvent de le dire).

Depuis 2000, il existe pourtant une solution efficace : le filtre à particules (FAP) qui permet réduire de plus de 99% les émissions (en poids) de particules. Mais, à nouveau, bien des constructeurs ont freiné des quatre roues pour utiliser cette technique et ce ne sera seulement qu'en 2009 que le FAP sera "obligatoire". En effet, la norme Euro 5 fixe le maximum d'émissions de particules fines à un niveau qui ne peut être atteint sans filtre : 5 mg/km (soit une réduction de 80% par rapport à la norme Euro 4). En France, 70% des diesel neufs vendus en 2007 n'avaient pas de FAP [3].



*"Ceci est une voiture verte - moteurs HDI avec filtre à
particules acceptant jusqu'à 30% de biodiesel"*
Emissions de ce modèle : 159 g/km de CO₂ pour la version la plus sobre.

Une motorisation hybride

Il y a plusieurs types de véhicules hybrides, retenons simplement que ce sont des véhicules équipés de deux moteurs : un électrique et un thermique. L'offre actuelle est limitée mais de plus en plus de constructeurs envisagent de proposer des modèles hybrides dans un avenir plus ou moins proche.

Les émissions d'un véhicule hybride peuvent être sensiblement plus faibles que celles des véhicules

diesel et essence (surtout en ville). Mais hybride ne rime pas nécessairement avec écologique surtout si l'on considère des modèles de type SUV ou des limousines !



"345 ch de *puissance propre*"

"la GS 450h affiche une puissance de 345 ch, *une consommation très faible (7,9 litres/100 km) et un niveau d'émission de CO₂ (186 g/km) particulièrement bas*"



Publicité pour les mêmes voitures, sans arguments verts !

"Technologie hybride Haute Performance"
Comme quoi c'est possible.

Des biocarburants pas si verts

Les moteurs diesel et essence peuvent utiliser une petite proportion, de l'ordre de 5%, de biocarburant (respectivement biodiesel et bioéthanol) sans modification.

Si l'on veut utiliser une part plus importante de biocarburants, il faut un moteur spécifique. Dans les conditions les plus favorables, le gain en CO₂ peut être appréciable. Mais peut-on décemment proclamer qu'un véhicule qui émet 180 g/km de CO₂ est vert juste parce qu'il peut rouler avec un biocarburant ?



La route passe enfin au vert

Consommation entre 7,7 et 9,7 l/100km (émissions entre 183 et 223 g CO₂/km !)

Et pour ceux qui auraient encore des doutes :



Démarrer une voiture devient un geste écologique !!!

Utilisation de matériaux recyclés ?

C'est évidemment une bonne chose d'utiliser des matériaux recyclés mais il ne faut pas oublier que l'impact principal d'un véhicule est dû à son utilisation et non à sa fabrication : la consommation d'énergie est dix fois plus élevée.



Label ecoCO₂ de Renault : pour les véhicules émettant moins de 140g/km ou roulant aux biocarburants, fabriqués dans une usine certifiée iso 14001, valorisables à 95% et intégrant plus de 5% de plastiques recyclés.

Mais alors c'est quoi une voiture verte ?

Il n'y a pas de définition de la voiture verte, chacun y va donc de son interprétation.

D'après le WWF, la voiture électrique est la plus prometteuse du point de vue environnemental (surtout si l'électricité est produite à l'aide d'énergies renouvelables). Un coup d'œil sur le site www.ecoscore.be le confirme : les voitures électriques ont le meilleur ecoscore.

De leur côté, les constructeurs nous promettent monts et merveilles technologiques pour l'avenir (hydrogène, pile à combustible...).

Pourtant, des solutions existent déjà depuis longtemps et, combinées, elles peuvent amener des économies de carburant considérables. Par exemple : la fonction stop & start, les pneus à faible

résistance, l'allègement, l'amélioration de l'aérodynamique, l'indicateur de changement de vitesse, le downsizing... Seuls quelques modèles disposent de ces techniques. Pourquoi ne sont-elles pas généralisées ? [2]

Et si on commençait par le b.a.-ba en proposant des véhicules plus légers et moins puissants ? En France, 88% des véhicules neufs vendus en 2007 peuvent dépasser 160 km/h [3]. Quel est le sens d'avoir des véhicules aussi rapides alors que la vitesse est limitée à 130 sur autoroute (et même 120 en Belgique) ?

Présence publicitaire

Pierre Ozer, chercheur à l'Université de Liège, s'est intéressé à la présence de publicités pour autos dans deux quotidiens et deux hebdomadaires belges pour toute l'année 2006 [4]. Il a constaté que la plus grande partie des annonces concernaient les véhicules les plus polluants ! La moyenne de l'échantillon analysé était de 187 g/km. Quant aux publicités pour des véhicules émettant moins de CO₂ (<115g/km) elles étaient... inexistantes! Il s'interroge alors sur la volonté des constructeurs de promouvoir réellement leurs modèles plus économes. <http://www.voitureCO2.blogspot.com/>

Fin 2007 (entre le 14 septembre et le 4 octobre), Greenpeace Belgique s'est livré à un exercice semblable [5] sur 8 quotidiens, 3 hebdomadaires et 3 publications consacrées à l'automobile. Et arrive exactement au même résultat : moyenne de 187 g/km et 96% de pubs pour des voitures émettant plus de 120g/km.

Les pubs auto sont-elles illégales ?

C'est la question posée par Pierre Ozer début 2008. En cause : les mentions relatives aux émissions de CO₂ sont illisibles sur les publicités pour voitures.



Voici un exemple de ce que pourrait être une pub respectant les dispositions en matière de publicité automobile adoptées par le parlement européen en 2007.

Cette initiative a déjà eu au moins un effet : plus de 250 plaintes ont été adressées au [Jury d'Ethique Publicitaire](#) et Febiac (la Fédération de l'automobile et du cycle) a revu son code éthique afin d'insérer des paramètres concrets et objectifs relatifs à la lisibilité et visibilité des mentions à propos de la consommation et des émissions de CO₂.

Faut-il interdire les pubs pour les voitures ?

La promotion de produits polluants comme les voitures dans un contexte de prise de conscience du problème climatique peut sembler absurde. Et contreproductif car, d'un côté on veut inciter les citoyens à prendre conscience de leurs émissions et à les diminuer et, de l'autre, la publicité les mitraille de messages incitant à surconsommer.

Comment choisir un véhicule alors ?

Avant de vous mettre en quête d'un nouveau véhicule posez-vous la question : en avez-vous réellement besoin ? Le véhicule même le plus écologique aura toujours un impact important sur l'environnement.

S'il vous faut une nouvelle voiture, rendez-vous sur www.ecoscore.be

Les meilleurs ecoscores sont obtenus par les véhicules électriques, malheureusement introuvables en Belgique. Viennent ensuite des petites voitures à essence, des hybrides (offre très limitée), des LPG (offre très limitée) et des voitures au gaz naturel (offre très limitée).

Entre diesel et essence, pour un même modèle, l'ordre de préférence sera généralement :

diesel avec filtre > essence > diesel sans filtre

Sources

- [1] "Bilan 2007 Publicité et environnement", BVP, mai 2008
- [2] "10 easy steps to cut car emissions by 2012 (not 2015)", Greenpeace, août 2008
- [3] "Les véhicules particuliers en France - données de référence", ADEME, avril 2008
- [4] "Présence de la publicité automobile dans la presse écrite", Pierre Ozer, janvier 2008
- [5] "Voitures et climat : quand l'environnement devient un argument de vente... Bien mal à propos." Greenpeace Belgique, janvier 2008

Des réponses personnalisées à vos questions : 081 730 730 | info@ecoconso.be | www.ecoconso.be

Liens

- [1] <https://www.ecoconso.be/fr/Pub-auto-et-greenwashing>
- [2] <https://www.ecoconso.be/fr/thematiques/greenwashing>
- [3] <https://www.ecoconso.be/fr/thematiques/publicite>
- [4] <https://www.ecoconso.be/fr/thematiques/voiture>
- [5] <https://www.ecoconso.be/fr/content/conditions-dutilisation-de-nos-contenus>
- [6] <http://www.ecoconso.be/fr/Pub-auto-greenwashing-actualites>
- [7] <http://www.pourdesvoituresmoinspolluantes.org/>
- [8] <http://www.ecoscore.be>
- [9] <http://www.voitureCO2.blogspot.com/>
- [10] <http://www.jep.be/fr/decisions-du-jep/?decision=2025>

Cette publication est mise à disposition sous un contrat Creative Commons

