



# oekom Industry Focus Automobile

Avril 2010

## ■ Contexte

Du point de vue du développement durable, l'industrie automobile doit tenter d'équilibrer des intérêts divers. On observe d'une part un besoin sans cesse croissant de mobilité individuelle, en particulier dans les nouveaux pays industrialisés, et d'autre part une prise de conscience des problèmes d'ordre environnemental et social tels que le changement climatique. Alors qu'il y a seulement quelques années les entreprises du secteur fabriquaient des véhicules sur la base du "plus grand, plus rapide, plus luxueux", on détecte maintenant un certain changement d'approche. Suite, en grande partie, au renforcement des règlements sur la consommation du parc automobile et sur les gaz à effet de serre en Europe, aux États-Unis et en Chine, les constructeurs automobiles font aujourd'hui la course pour trouver des systèmes de propulsion plus efficaces et plus propres. Quelle est donc la situation actuelle de l'industrie dans son ensemble et des entreprises en particulier?

oekom research a analysé la manière dont 15 des plus grands constructeurs automobiles du monde font face à leur responsabilité sociale et environnementale et aux défis qui y sont associés. Sur une échelle allant de A+ (meilleure note) à D-, Renault France est le leader du secteur avec un B, suivi du groupe allemand BMW qui a également obtenu un B, et de PSA Peugeot Citroën (FR) qui a reçu un B-. La note moyenne de l'industrie était C+.

## ■ Les principaux problèmes de développement durable dans l'industrie automobile

Parmi les nombreux domaines de recherche analysés, les analystes considèrent que les domaines suivants représentent les principaux problèmes de performance en matière de développement durable dans l'industrie:

### Consommation du parc automobile

La consommation du parc automobile reste l'un des problèmes de développement durable les plus importants pour l'industrie. La majorité des constructeurs automobiles européens n'ayant pas respecté l'engagement volontaire qu'ils avaient pris auprès de l'UE en 1998, la Commission Européenne se tourne désormais vers la réglementation légale et vise une réduction

substantielle des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes dans le futur (130 g CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2015 et 90 g CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2020). Aujourd'hui du moins, de nombreux constructeurs automobiles font preuve d'une plus grande transparence concernant la consommation de leur parc automobile. Cependant, encore très peu de constructeurs fournissent des données internationales, les autres faisant état des variations régionales dans leurs méthodes de calcul. Par exemple, Nissan est actuellement la seule entreprise à fournir des données complètes sur la consommation moyenne de son parc dans le monde entier. Suzuki Motor est à l'heure actuelle l'entreprise dont la consommation du parc automobile est la plus faible, bien que cela ne concerne que ses opérations japonaises. Sur le marché européen, Fiat est en tête avec une moyenne d'émissions de CO<sub>2</sub> de 138 g/km, suivie de PSA Peugeot Citroën avec 140 g/km et de Renault avec 143 g/km (tous les chiffres se rapportent à l'année 2008). Afin de réduire encore plus la consommation de carburant réelle, il est également nécessaire de fournir des informations sur le comportement au volant le plus respectueux de l'environnement. Certaines entreprises se sont améliorées dans ce domaine, principalement grâce à l'introduction d'ordinateurs de bord qui informent non seulement les conducteurs de leur consommation mais leur donnent également des conseils pour économiser du carburant. Autre exemple positif, Volkswagen propose des stages de formation en économie de carburant, en collaboration avec l'Union allemande pour la conservation de la nature et de la biodiversité (NABU). Malheureusement, ces initiatives sont souvent restreintes à des régions particulières et les solutions techniques visant à soutenir les méthodes de conduite économes en carburant sont souvent limitées à quelques modèles ou sont alors proposées en option.

### Systèmes de propulsion alternatifs

Les systèmes de propulsion hybrides et électriques sont actuellement les systèmes favorisés en ce qui concerne le développement des systèmes de propulsion alternatifs. La quasi totalité des constructeurs travaillent sur l'introduction de ce type de véhicule sur le marché à court et à moyen terme. L'alliance Renault Nissan, qui, très tôt, a décidé de consacrer toute son énergie aux systèmes de propulsion purement électriques,

est relativement en avance dans ce domaine. On prévoit que les premiers modèles seront disponibles au Danemark et en Israël dès 2011 et, en 2012, l'alliance espère débiter la commercialisation de masse des voitures électriques dans le monde entier, et élargir sa gamme pour y inclure plusieurs modèles différents. Cependant, les leaders actuels de la production en série de systèmes de propulsion alternatifs sont Toyota et Honda, qui affichent des ventes importantes de véhicules hybrides. Volkswagen, pour sa part, marque des points dans ce domaine grâce à sa gamme relativement importante de véhicules quasi monovalents fonctionnant au gaz (modèles EcoFuel), qui représentent une technologie de transition favorable à l'environnement. Ces modèles sont conçus pour fonctionner principalement au gaz et disposent seulement d'une petite réserve pour fonctionner à l'essence.

## Stratégie de protection du climat

oekom research s'est aussi longuement penché sur les stratégies des entreprises en matière de changement climatique et sur les risques qui y sont associés pour ces entreprises. Nous pouvons confirmer que, par rapport à l'étude précédente, l'industrie a fait des progrès significatifs dans ce domaine. Par exemple, de nombreuses entreprises reconnaissent aujourd'hui l'importance stratégique de la protection du climat et ont mis en oeuvre des structures de gestion appropriées, des objectifs de réduction, ainsi que des systèmes d'acquisition de données. D'autre part, les ambitieux objectifs à long terme, visant une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des véhicules, sont encore rares. Renault et Nissan, qui viennent d'annoncer des objectifs de réduction significatifs pour 2020 et 2050 respectivement, donnent l'exemple. En Allemagne, le groupe BMW s'est fixé les objectifs les plus ambitieux à l'heure actuelle (réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'au moins 25 pour cent d'ici 2020). La commercialisation de masse des véhicules électriques aura un grand rôle à jouer dans la réalisation de ces objectifs. Mazda et Suzuki accusent un certain retard en matière de protection du climat. Cependant, la performance de Fiat signifie qu'une entreprise européenne est également située dans le tiers inférieur du tableau.

## Les normes des fournisseurs dans les domaines du droit du travail et de la santé

Bien que les employés des constructeurs automobiles bénéficient généralement de normes d'emploi de haute qualité et de politiques complètes en matière de santé et de sécurité,

pour ce qui est des fournisseurs des entreprises, notamment les fournisseurs indirects, il existe un risque significatif que ces normes ne soient pas respectées. On a pu le constater lors de la controverse au sujet du recours au travail forcé dans la chaîne logistique automobile du Japon, dont les effets ont également été ressentis par Toyota. À l'avenir, l'introduction de normes complètes et exécutoires dans le cadre de la politique de l'entreprise vis à vis des fournisseurs, et une mise en œuvre rigoureuse de ces normes dans l'ensemble de la chaîne logistique, permettront de réduire considérablement le risque lié à la réputation de l'entreprise. L'analyse des constructeurs automobiles a révélé un clivage évident à cet égard : les entreprises européennes ont vraisemblablement reconnu l'importance de ce problème et ont sans exception obtenu de bons, voire de très bons résultats, tandis que les entreprises japonaises et coréennes se retrouvent dans le bas du tableau. En règle générale, les constructeurs asiatiques continuent à se concentrer principalement sur les aspects environnementaux lorsqu'ils établissent des normes vis-à-vis de leurs fournisseurs.

## L'utilisation de réfrigérants sans fluor dans les systèmes de climatisation

En 2007 déjà, les constructeurs automobiles allemands, par le biais de l'Association allemande de l'industrie automobile (VdA), prenaient position concernant ce problème et annonçaient qu'à compter de 2011 ils allaient utiliser le réfrigérant CO<sub>2</sub>, plus favorable à l'environnement et au climat. Depuis lors, les constructeurs se sont de nouveau murés dans leur silence. Ce comportement rappelle beaucoup les tactiques employées par l'industrie automobile à une époque où les constructeurs ont volontairement fait la promesse de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de leurs parcs automobiles. Aucune des entreprises examinées n'a déclaré qu'à l'avenir elle cesserait d'utiliser des réfrigérants contenant du fluor. Entretemps, la technologie d'avant garde fondée sur l'usage de CO<sub>2</sub> est aujourd'hui prête pour la production en série et ses performances et sa consommation sont déjà au moins aussi bonnes que celles des systèmes traditionnels utilisant le liquide de refroidissement R134a. Certes, l'industrie souhaite retenir l'option du passage au liquide de refroidissement alternatif contenant du fluor 1234yf, qui, bien qu'il ait un effet de serre semblablement limité, présente des inconvénients évidents d'un point de vue environnemental et sécuritaire par rapport à l'utilisation du CO<sub>2</sub>.

## ■ Récapitulatif

En ce qui concerne la réduction des émissions et l'introduction de technologies de propulsion alternatives, l'industrie automobile tarde beaucoup à changer sa mentalité d'attentiste. Cependant, une mesure décisive est désormais requise ; ceux qui souhaitent respecter les exigences réglementaires après 2015 devront résoudre le problème de la commercialisation de masse des véhicules électriques et des systèmes de propulsion hybrides avancés, au plus tôt, et dans l'ensemble de leur gamme de modèles. L'évaluation des entreprises du secteur automobile réalisée par oekom research montre que les entre-

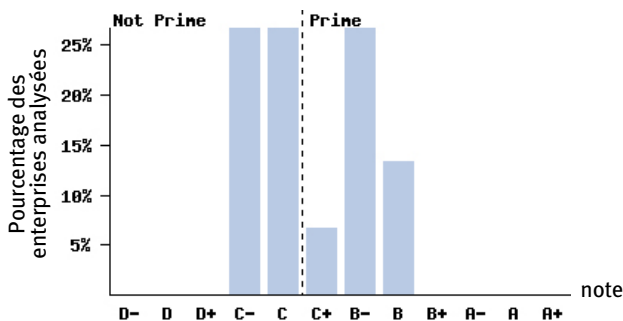
prises ont identifié des défis significatifs dans les sphères sociales et environnementales et qu'ils s'y attaquent activement. Toutefois, du point de vue du développement durable, il existe de nettes différences entre les entreprises de l'industrie : certaines sont proactives et celles qui sont à la traîne. De plus, outre les problèmes mentionnés plus haut, tous les constructeurs automobiles devront relever des défis qui ne sont pas encore abordés ou du moins pas de manière appropriée, tels que le problème des émissions dans l'habitacle des véhicules et la gestion de la nanotechnologie.

### Résultats du "oekom Industry Report Automobile"

#### Entreprises analysées:

- Audi
- BMW Group
- Daimler
- Fiat
- Ford Motor Company
- Honda Motor
- Hyundai Motor Company
- Kia Motors
- Mazda Motor
- Nissan Motor
- PSA Peugeot Citroën
- Renault
- Suzuki Motor
- Toyota Motor
- Volkswagen

#### Décomposition des évaluations



#### Extrait du classement

Entreprise	oekom Corporate Rating
1. Renault	B
2. BMW Group	B
3. PSA Peugeot Citroën	B-
...	
9. Fiat	C
10. Honda Motor	C
...	

#### Annotations:

Échelle (de A+ à D-):

A+ = L'entreprise agit d'une manière particulièrement proactive.  
D- = Peu ou aucune activité positive notable dans le domaine environnemental, social et culturel n'a été identifiée.

Statut d'investissement "Prime":

Une entreprise est considérée "Prime" lorsqu'elle se classe parmi les meilleures entreprises au monde dans son secteur d'activité et qu'elle satisfait aux exigences minimales spécifiques audit secteur définies par oekom research (approche "best in class").

# oekom Industry Focus Automobile

## oekom Industry Report

Le "oekom Industry Report Automobile" fait état des résultats obtenus par les 15 entreprises analysées et donne un aperçu récent et complet des activités des entreprises du secteur.

### Données sur le produit

Date de publication: avril 2010; pages: env. 400; format: .pdf

Prix: 3 990 euros

### Domaines d'évaluation

#### Évaluation sociale

##### Personnel et fournisseurs

###### Personnel

- liberté d'association
- conciliation travail vie personnelle
- maintien des emplois
- santé et sécurité
- égalité des chances
- formation et éducation

###### Fournisseurs

- normes des fournisseurs
- suivi des fournisseurs

##### Responsabilité sociale et des produits

###### Société

- droits de l'Homme
- engagement communautaire
- contributions politiques
- taxes et subventions
- stakeholder dialogue

###### Responsabilité des produits

- commercialisation responsable
- pratiques commerciales responsables concernant les services financiers
- informations clients sur les possibilités de réduire leur consommation de carburant
- performances des essais de sécurité des produits

##### Gouvernance d'entreprise et éthique commerciale

###### Gouvernance d'entreprise

- indépendance et efficacité du conseil d'administration
- démocratie des actionnaires
- rémunération des cadres supérieurs
- structure des actionnaires

###### Éthique commerciale

- code de conduite
- mise en oeuvre du code
- controverses majeures

#### Évaluation environnementale

##### Gestion environnementale

- politique environnementale
- système de gestion environnementale
- rapports environnementaux
- indicateurs de performance environnementale
- changement climatique
- déplacement et transport

##### Produits et services

- consommation de ressources et émissions
- matériaux et substances utilisés
- recyclage
- stratégies et activités environnementales, y compris les tiers
- controverses majeures

##### Éco-efficacité

- consommation d'énergie
- consommation d'eau
- émissions de GES
- eaux usées
- déchets totaux

## oekom research, l'agence de notation

Basée à Munich, oekom research AG conseille les investisseurs et les prestataires de services financiers en matière de mise en oeuvre de stratégies d'investissement durables sur mesure. L'entreprise est l'un des plus grands prestataires de services au monde sur le marché des capitaux durables.

[www.oekom-research.com](http://www.oekom-research.com)

### Contact Marketing

oekom research AG, Ines Markmiller, Goethestr. 28, 80336 Munich, Allemagne  
[markmiller@oekom-research.com](mailto:markmiller@oekom-research.com); tél.: +49-89 544184-60

### Contact Recherche

Till Jung, Senior Analyst, chef d'équipe du Secteur Automobile  
[jung@oekom-research.com](mailto:jung@oekom-research.com); tél.: + 49-89 544184-62

#### Clause de non-responsabilité

1. oekom research AG utilise un concept de notation reposant sur des données scientifiques pour analyser et évaluer les performances environnementales et sociales des entreprises et des pays. À ce titre, nous respectons les normes de qualité les plus exigeantes au monde dans le domaine de la recherche en matière de développement durable.

2. Cependant, nous tenons à souligner que, les critères et les pondérations, étant déterminés subjectivement par oekom research, nous ne prétendons pas que l'une ou l'autre des informations publiées sous la forme de conseils, de rapports de notation, de listes de recommandations ou d'autres outils de recherche soit objective; ces informations doivent plutôt être considérées comme l'expression d'une opinion. Par conséquent, oekom research ne peut naturellement garantir que ses évaluations soient correctement établies.

3. Toutes les informations contenues dans notre recherche en matière de développement durable proviennent de sources que nous estimons exactes et fiables. Toutefois, il est possible qu'une erreur humaine, une défaillance technique ou d'autres facteurs ne pouvant être écartés, aient pu nuire à la fiabilité de ces informations.

4. Nous tenons notamment à souligner que toute évaluation ou information ne doit pas être l'unique facteur de décision d'investissement dont doit tenir compte l'utilisateur. Dans chaque cas, les utilisateurs doivent réaliser leur propre analyse et évaluation d'information.

5. oekom research AG est propriétaire de toutes les informations contenues dans sa recherche en matière de développement durable. Ces informations sont protégées par un droit d'auteur. Toute utilisation de celles-ci nécessitera l'accord écrit préalable d'oekom research. On entend par « toute utilisation », toute copie ou reproduction des informations, en tout ou partie, toute distribution des informations, que ce soit librement ou moyennant un paiement, ou toute exploitation des informations sous toute autre forme possible.

Références des images: Lizzy Tewardt / Pixelio; felix g aus k / Photocase; Peter Kirchoff / Pixelio; zululord / Photocase