



FORD GOES GREEN (STATUS MID 2007)

Cologne, 25 juin 2007 - Le réchauffement de la planète est l'un des principaux défis auxquels l'humanité doit faire face. À la complexité de cet immense problème vient encore s'ajouter le fait qu'il n'existe pas la moindre solution pour faire face au changement climatique. La nature, l'ampleur et l'urgence du réchauffement de la planète impliquent qu'un grand nombre de décisionnaires des secteurs les plus divers doivent aborder le problème d'une manière intégrée et coordonnée. Comme nous participons tous au problème, nous devons également tous participer à la solution. Pour le secteur automobile, cela implique les constructeurs automobiles, l'industrie pétrolière, les gouvernements et les consommateurs.

À la Ford Motor Company, qui comprend les marques de Ford of Europe et du Premier Automotive Group, nous prenons ce problème au sérieux. Nous travaillons avec assiduité en vue de minimiser les effets environnementaux – en particulier les émissions de CO₂ - de nos véhicules tout au long de leur durée de vie.

L'étendue de ce défi implique que nous réévaluons fondamentalement la manière dont nous exerçons toutes nos activités, à commencer par la manière dont nous concevons et développons de nouveaux véhicules, jusqu'à la manière dont nous les recyclons à la fin de leur utilisation. Bref, nous pratiquons la viabilité au cœur même de tout ce que nous faisons. Le 'Product Sustainability Index' (PSI = indice de viabilité de produit) innovateur de Ford of Europe constitue un exemple de ce changement d'esprit radical nécessaire -- et montre comment la vision de viabilité peut être rendue opérationnelle. Grâce à une combinaison de critères de viabilité exhaustifs dès les premiers stades du processus de développement de produit, le PSI de Ford constitue un outil révolutionnaire de développement en faveur de la viabilité.

Avec l'indice de viabilité de produit (PSI), Ford of Europe a lancé une approche révolutionnaire de la manière dont la vision de viabilité peut être rendue opérationnelle. Dès les premiers stades du développement de nouveaux véhicules, le PSI de Ford analyse huit attributs de produit qui ont été identifiés comme éléments clés de la viabilité d'un véhicule : le potentiel de réchauffement de la planète au cours de sa durée de vie (essentiellement les émissions de dioxyde de carbone), le potentiel de la qualité de l'air au cours de sa durée de vie (autres émissions dans l'atmosphère), l'utilisation de matériaux viables (matériaux recyclés et renouvelables), la qualité de l'air à l'intérieur du véhicule (y compris la certification anti-allergie de l'association TÜV), l'impact du bruit extérieur (bruits de roulement), la sécurité (pour les occupants et les piétons), la capacité de mobilité (nombre de places et volume du compartiment de chargement par rapport aux dimensions du véhicule) et les coûts d'exploitation au cours de sa durée de vie (l'ensemble des coûts pour le client au cours des trois premières années). Dans une étude externe indépendante, le PSI de Ford a été évalué comme une étape positive qui vise à fournir une évaluation exhaustive de la viabilité et comme étant conforme à la norme ISO 14040, la norme internationale d'évaluation du cycle de vie. Le nouveau S-MAX (voiture de l'année 2007) et le Galaxy de Ford sont les premiers modèles qui ont été conçus en tenant compte du PSI et se distinguent par un rendement amélioré par rapport à leurs prédécesseurs. Le modèle Galaxy dans l'ensemble des trois critères de viabilité : le rendement environnemental, social et économique. Tous les véhicules futurs de Ford of Europe seront également développés en tenant compte du PSI. Le dernier modèle de conception PSI est la nouvelle Ford Mondeo qui sera lancée progressivement sur le marché en Europe à partir de l'été 2007.



La Ford Motor Company a été incluse dans les cinq derniers indices de viabilité du Dow Jones consécutifs (de 2002 à 2006), l'une des références mondiales pour les entreprises s'engageant en faveur de pratiques économiques, environnementales et socialement viables. Notre inclusion est le signe que nous sommes sur la bonne voie avec notre stratégie et nos actions. Toutefois, nous sommes conscients du défi inhérent d'amélioration continue que notre inclusion implique.

Les paragraphes suivants fournissent un aperçu général de la manière dont nous abordons le changement climatique et la mobilité viable.

ACTIONS DE VIABILITE LIEES AUX VEHICULES

Ford propose déjà l'une des gammes les plus étendues de véhicules à faibles émissions de CO₂ en Europe. Étant donné qu'il n'y a pas de technologie "magique" à l'horizon, nous continuons à investir et à faire des recherches assidues dans un large éventail de solutions technologiques perfectionnées sur le plan environnemental et abordables. Notre portefeuille d'investissements couvre :

1. Davantage de perfectionnement dans les trains propulseurs conventionnels, comprenant de nouvelles générations de moteurs à essence et diesel propres basés sur les technologies perfectionnées et économiques de l'injection directe

Exemples d'optimisation de technologies conventionnelles:

- Ford Focus 1,6 litre TDCi 66 kW / 90 ch - 4,7 l/100km (60,1 MPG); 124 gCO₂/km
- Ford Fiesta 1,6 litre TDCi 66 kW / 90 ch - 4,4 l/100km (64,2 MPG); 116 gCO₂/km
- À titre de comparaison : La nouvelle Ford Mondeo 1,8 litre TDCi affiche des performances et une économie de carburant considérablement meilleures et produit environ 20% d'émissions de CO₂ de moins que le modèle Mondeo équivalent de 1993. Et ce malgré son poids supérieur dû au meilleur équipement de sécurité et aux niveaux d'équipements accrus auxquels les clients s'attendent.
- Ces exemples montrent comment une meilleure économie de carburant associée à une réduction des émissions de CO₂ peut être réalisée sur des modèles commerciaux économiques de masse et pas seulement sur des véhicules équipés de technologies sophistiquées que seuls quelques rares individus peuvent s'offrir.

2. Des véhicules propulsés par des carburants alternatifs (AFV), comprenant la technologie du 'Flexible Fuel Vehicle' (FFV = véhicule à carburant flexible) propulsé au bioéthanol (secteur dans lequel Ford est l'un des leaders du marché en Europe)

Exemples de la technologie des véhicules à carburant flexible (FFV) propulsés au bioéthanol:

- Ford est l'un des leaders du marché en Europe - et le pionnier du marché - dans le secteur des FFV propulsés au bioéthanol.
- Plus de 30.000 FFV de Ford ont été vendus en Europe depuis leur lancement sur le marché en Suède il y a six ans. Alors que la majorité des véhicules ont été vendus en Suède (50% de l'ensemble des ventes de Ford en Suède sont actuellement des FFV), les deux modèles actuels (Focus / C-MAX Flexifuel) ont été progressivement rendus disponibles sur un nombre croissant rapidement de marchés européens (12 actuellement), et ce n'est pas fini.



- S'appuyant sur le succès de ses FFV, Ford of Europe a annoncé qu'elle étendrait sa gamme de FFV en proposant des versions Flexifuel de la nouvelle Mondeo, du Galaxy et du S-MAX début 2008. Grâce à ces actions, Ford propose l'une des gammes de FFV les plus étendues d'Europe.
- L'exploitation combinée des technologies FFV et du bioéthanol peut réduire considérablement les émissions de CO₂ tout au long de la durée de vie des véhicules (vu d'une perspective "roue dans roue").
- Le consentement politique / l'assistance gouvernementale constitue un facteur clé, impliquant des encouragements fiscaux pour réduire les coûts d'exploitation en vue de stimuler le lancement et de favoriser la croissance initiale d'une infrastructure du carburant bioéthanol.
- À plus long terme, la prochaine génération de carburants biologiques - fabriqués à base de matières lignocellulosiques d'une variété de charges d'alimentation, y compris des déchets agricoles - joueront un rôle de plus en plus important.

3. Des applications hybrides, y compris la recherche dans la technologie hybride enfichable

Exemples d'applications hybrides

- Aux États-Unis, Ford est l'un des leaders de la technologie à essence entièrement hybride. Ford a lancé les deux premiers SUV hybrides au monde en 2004, le Ford Escape, qui a décroché le titre de 'North American Truck of the Year' (camion nord-américain de l'année) en 2005. Nous avons également lancé de Mercury Mariner hybride en Amérique du Nord et présenterons encore deux autres produits entièrement hybrides aux États-Unis. Toutefois, les véhicules à essence entièrement hybrides ne conviennent pas à toutes les conditions de circulation, étant donné qu'en Europe nous rencontrons une situation de marché et une infrastructure de carburant entièrement différente. Par rapport aux clients nord-américains, les conducteurs européens disposent déjà de véhicules produisant moins d'émissions de CO₂, de sorte que les avantages de la technologie hybride ne sont pas les mêmes que pour les propriétaires de véhicules à essence aux États-Unis.
- Pour cette raison, Ford travaille à des applications hybrides spécifiquement conçues pour offrir des avantages sur le marché européen. Plutôt que des véhicules entièrement hybrides, nous nous attendons à voir en Europe une adoption étendue de composants de technologies hybrides. À titre d'exemple, les systèmes de 'stop-start' (arrêt/démarrage) et le freinage à régénération constitueront un moyen rentable pour mieux lutter contre les émissions de CO₂. Un bon exemple de ceci est le diesel micro hybride qui semble bien convenir à l'environnement de circulation européen et qui est basé sur l'acceptation généralisée de la technologie diesel, offrant la meilleure combinaison de performances, d'économie de carburant et des prix abordables. Nous avons déjà démontré cette technologie dans des prototypes micro hybrides au cours des dernières années.
- En juin 2006, la Ford Motor Company a annoncé la fondation d'un nouveau centre de développement hybride à Gothenburg (Volvo), en Suède. Sur la base du travail de ce nouveau centre et du travail de recherche de base mené au Centre de Recherche Européen de l'entreprise à Aix-la-Chapelle, chaque marque au sein de Ford of Europe et du Premier Automotive Group de la Ford Motor Company sera responsable de l'application des technologies hybrides appropriées pour leurs propres gammes de produits.



4. Des moteurs à combustion interne fonctionnant à l'hydrogène en tant que technologie transitoire potentielle à la technologie de la pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène, hautement efficace sur le plan énergétique, à long terme

Exemples de la technologie des véhicules fonctionnant à l'hydrogène (comme solution potentielle à long terme):

- Ford est l'un des leaders dans la conception et le développement de la technologie de la pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène. Nous faisons actuellement aussi des recherches et des essais sur l'utilisation de l'hydrogène dans les moteurs à combustion interne.
- Des véhicules d'essai dotés de ces deux technologies sillonnent les routes partout dans le monde dans le cadre de projets multi-décisionnaires (p.ex. partenariat de la pile à combustible en Californie; partenariat de l'énergie propre à Berlin), afin d'évaluer le caractère pratique de l'hydrogène au quotidien, les conditions techniques et économiques préalables pour appliquer l'utilisation de ce carburant sur la route, et de contribuer à réduire encore davantage les coûts technologiques des véhicules. À côté de l'infrastructure du carburant, une production viable d'hydrogène constitue l'un des plus grands défis, ainsi que de proposer des véhicules fonctionnant à l'hydrogène aux clients à des prix abordables.
- Nous croyons que l'économie de l'hydrogène est une proposition à beaucoup plus long terme et nous sommes en mesure d'assurer que nous possédons d'ores et déjà les technologies disponibles pour le moment où l'application de la technologie de l'hydrogène sera réalisable.

5. D'autres perfectionnements dans des secteurs, tels qu'une nouvelle génération de transmissions économiques en carburant, la stabilisation et la réduction du poids, etc.

Exemple : Réduction des émissions (autres que CO₂)

- Améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions des véhicules a toujours été – et continuera d'être – l'un des principaux éléments de l'engagement environnemental global de Ford. Depuis 1990, les émissions ont été considérablement réduites (jusqu'à 90%) grâce au développement de technologies de moteur de plus en plus perfectionnées (en particulier les moteurs diesel) et à la haute technologie des dispositifs de traitement des gaz d'échappement.
- Par conséquent, parmi d'autres éléments, Ford a lancé différents systèmes de filtres à particules diesel (DPF) pour un nombre de plus en plus élevé de moteurs installés dans les gammes de voitures les plus vendues, et ce à la fois pour ses nouveaux véhicules et comme solutions de montage ultérieur pour les véhicules diesel Ford plus anciens déjà entre les mains des clients. Un filtre à particules diesel est un dispositif conçu pour éliminer efficacement les particules diesel (ou "suie") des gaz d'échappement d'un moteur diesel.
- Pour illustrer la réduction drastique des émissions, il faudrait 200 Ford Fiesta actuelle pour produire la même quantité d'émissions qu'une Ford Fiesta de 1976.
- Des améliorations supplémentaires de la qualité de l'air interviendront encore à mesure que la plus récente technologie Euro 4 sera étendue dans le parc de véhicule sur la route (toutes les nouvelles voitures particulières immatriculées depuis le 01/01/2006 et les véhicules utilitaires légers immatriculés depuis le 01/01/2007 doivent satisfaire à la norme d'émission Euro 4).



6. L'offensive d'investissement de la Ford Motor Company en faveur de la viabilité

En juillet 2006, la Ford Motor Company a annoncé un investissement d'un milliard de £ (environ 1,5 milliard d'euros) en vue de développer une gamme de technologies environnementales au Royaume-Uni pour les voitures de Ford, Jaguar, Land Rover et Volvo. Les plans technologiques comprennent plus spécifiquement :

- Une génération supplémentaire entièrement nouvelle de véhicules légers de haute qualité.
- Cinq moteurs à essence entièrement nouveaux disponibles avec la technologie perfectionnée de l'injection directe.
- Trois moteurs diesel perfectionnés.
- Quatre nouvelles transmissions perfectionnées.
- Une série de systèmes hybrides (micros / moyens / entièrement) tant pour moteurs diesel que pour moteurs à essence.
- De nouveaux modèles de base dans toutes les marques avec disponibilité de la technologie E85 au bioéthanol (véhicules à carburants flexibles).
- Des systèmes et modes de conduite visant à optimiser le fonctionnement des véhicules et à maximiser l'économie de carburant.
- Une série d'actions destinées à améliorer les temps de mise à température, réduire la résistance à l'air et réduire les charges.
- Plus de 100 modèles et dérivés offrant des émissions améliorées ou une meilleure économie de carburant seront présentés au cours des six prochaines années, y compris une Ford Focus de série capable d'atteindre une consommation de 70 mpg (moins de 4 l/100km) et des émissions inférieures à 100 g de CO₂ par km.

ACTIONS LIEES A LA FABRICATION

Système de gestion environnementale ISO 14001

- En décembre 1998, Ford a été le premier constructeur automobile à faire certifier toutes ses usines de production à l'échelon mondial par la norme ISO 14001. ISO 14001 est un système de gestion environnementale international bénévole offrant une charpente pour la compréhension et la gestion des aspects environnementaux d'une usine. Pour satisfaire à la certification ISO 14001, une usine doit développer et documenter une méthode d'identification, de commande, de surveillance et de révision des manières dont elle interagit potentiellement ou effectivement avec l'environnement. Les aspects environnementaux spécifiques se concentrent sur l'exploitation de l'énergie, la conservation de l'eau et le traitement, le recyclage et la réduction des déchets, du bruit et de la pollution atmosphérique. Des audits indépendants évaluent régulièrement le rendement des procédures et systèmes essentiels.
- En outre, Ford a demandé à ses fournisseurs "Q1" préférentiels d'obtenir la certification, afin de promouvoir encore davantage la gestion environnementale proprement dite tout au long de la chaîne de production de la société.

EOS – Système d'exploitation environnementale

Ford of Europe utilise un système d'exploitation environnementale (EOS) innovateur. En contrepartie de notre système d'exploitation de qualité (QOS), le système EOS offre une approche normalisée et profilée visant à assurer la conformité environnementale et à mesurer le rendement environnemental d'une usine. Il intègre la norme ISO 14001 et forme la base non seulement pour surveiller la conformité à toutes les normes externes et internes de Ford, mais également pour améliorer encore davantage l'environnement.



Énergie

- Depuis 2000, Ford a réduit la consommation d'énergie de ses usines à l'échelon mondial de plus de 27%. Au cours de la même période, les émissions de CO₂ des usines ont été réduites de 31% (ou de 27% par unité).
- Des sources d'énergie renouvelables ou "vertes" fournissent 3% des besoins énergétiques de Ford à l'échelon mondial.
- En adhérant au 'UK CO₂ Emissions Trading Scheme' (plan d'exploitation des émissions de CO₂ au Royaume-Uni - lancé en 2002) bénévole de 5 ans, Ford a accepté de viser une réduction de 5% des émissions de CO₂ de ses usines (d'ici à la fin de l'année 2007), qui doit être réalisée par des améliorations du rendement énergétique par le biais de mises à jour de l'infrastructure et d'alternatives énergétiques renouvelables. Notre participation à cette initiative et à des initiatives similaires basées sur le marché aux États-Unis nous aidera à mieux comprendre comment l'exploitation des émissions peut contribuer à réduire les émissions CO₂ de manière économique.
- Le Centre Diesel de Ford à Dagenham (DDC) au Royaume-Uni a été la première usine automobile au monde à obtenir l'ensemble de ses besoins en énergie électrique grâce à des turbines éoliennes sur place.
- L'usine de moteurs de Ford à Bridgend (pays de Galles) a été le premier site à être équipé de l'une des plus grandes installations solaires/photovoltaïques intégrées connectées en grille dans une usine de production automobile en Europe.
- Aux États-Unis, en tant que projet pilote visant à tester la faisabilité pour d'autres usines Ford à l'échelon mondial, Ford a développé un système de "vapeurs en carburant" utilisant les gaz d'échappement de l'atelier de peinture comme source d'énergie en vue de contribuer à alimenter l'usine en énergie tout en réduisant la libération de vapeurs de peinture dans l'atmosphère.
- Le partenariat entre Electrabel et Ford Genk résultera dans deux turbines à vent dont l'électricité générée sera quasi intégralement utilisée par Ford Genk. Timing prévu vers fin 2008.

Eau

En 2000, Bill Ford a annoncé une initiative globale de gestion de l'eau concentrée sur la conservation, la réutilisation et la gestion de la qualité de l'eau dans le futur. Résultat : depuis lors, Ford a réduit sa consommation globale d'eau de 25%.

Déchets / Recyclage

Ford a pris le leadership dans l'industrie en matière de gestion des déchets après avoir lancé un programme de gestion totale des déchets (TWM) en 1995, cherchant toutes les opportunités pour éviter, réduire, réutiliser, recycler ou récupérer les déchets – la hiérarchie de la gestion des déchets de Ford. Le programme TWM s'étend à toutes les usines de Ford. Exemple : emballage réutilisable - les usines de Ford utilisent 90% de conteneurs restituables et visent à augmenter encore davantage cette quantité.



AUTRES ACTIONS LIEES A LA VIABILITE

L'étiquette anti-allergie – L'industrie Ford pionnière

Certains véhicules de Ford (cinq modèles jusqu'à présent : Ka, Focus - y compris Focus Coupé/ Cabriolet, S-MAX - Galaxy et plus récemment la nouvelle Mondeo) sont les premiers véhicules au monde qui ont été récompensés d'une certification "d'habitacle testé contre les allergies". Les certificats respectifs ont été décernés par l'association allemande TÜV Rheinland, l'organe industriel indépendant contrôlant et approuvant les normes de qualité de produits industriels et de consommation. La distinction confirme que les habitacles des véhicules sont exclusivement fabriqués dans des matières qui réduisent le risque pour les personnes souffrant d'allergies au niveau le plus bas possible. Ford vise à disposer du plus grand nombre possible de voitures existantes et futures certifiées conformément aux critères de l'association TÜV. Grâce à cette initiative, Ford offre des produits à ses clients qui abordent le souci croissant de la société en matière d'allergies.

Recyclage et utilisation de matières renouvelables

- Ford se concentre particulièrement sur l'utilisation de matières recyclables et renouvelables partout où elles sont appropriées pour améliorer le rendement environnemental global d'un véhicule. Introduit en 1993, Ford a été le premier constructeur automobile à publier à l'échelon mondial un guide de design pour le recyclage à l'intention de ses fournisseurs et ingénieurs, en vue d'un pré-traitement plus aisé et pour spécifier comment les matières recyclables et renouvelables peuvent être utilisées dans le design d'un véhicule et de ses composants. Au fil du temps, le guide de design pour le recyclage s'est étendu à un concept plus global de design pour l'environnement et plus récemment encore à un concept de design pour la viabilité, qui est l'idée de base qui se dissimule derrière l'indice de viabilité de produit (PSI) innovateur de Ford of Europe (voir ci-dessus). Ce dernier, parmi d'autres éléments, vise à augmenter l'utilisation de matières viables dans la perspective de la durée de vie complète des véhicules.
- Les véhicules de Ford tels qu'ils sont actuellement produits et proposés en Europe sont recyclables à 85% et récupérables à 95% (référence : poids du véhicule; le caractère récupérable signifie l'exploitation du contenu énergétique par traitement thermique).
- Globalement, l'industrie automobile a réalisé d'importants progrès, de sorte qu'aujourd'hui, les véhicules font partie des biens de consommation durables les plus recyclés, se rangeant à la deuxième place derrière les batteries de véhicules.
- Les matériaux recyclés et renouvelables sont utilisés de nombreuses manières (partout où leur utilisation s'avère raisonnable dans une perspective globale). Nous utilisons des matières non métalliques *recyclées* pour fabriquer des composants tels que filtres à air, boîtiers de chauffage et de climatisation, passages de roues, ventilateurs et tôles de protection, vases d'expansion de radiateurs, couvercles d'isolation ou de batteries. Des matières *renouvelables* telles que bois, coton, chanvre et chanvre de Madras sont utilisées pour les inserts de panneaux de portières et comme isolations. Les matières recyclées ou renouvelables ne sont toutefois pas toujours nécessairement préférables sur le plan environnemental. À titre d'exemple, certaines matières alternatives peuvent avoir un poids inférieur et par conséquent présenter un meilleur rendement environnemental que les matières recyclées ou renouvelables. Ford analyse avec soin, au cas par cas, quelle est la solution la plus raisonnable.
- Nous avons également contribué avec succès au développement d'une nouvelle technologie qui transforme les pneus usés en granulés de caoutchouc qui, quand ils sont mélangés à l'asphalte, forment un revêtement routier solide et flexible. À l'aide de cette nouvelle technologie, une route a été construite sur le site de Ford de Dagenham et cette nouvelle matière fait l'objet d'études approfondies en vue d'une utilisation possible sur les routes partout en Europe.



Faune et flore / Diversité biologique

Comme chaque grand propriétaire terrien et utilisateur de ressources naturelles, nous exerçons une influence substantielle sur la diversité biologique par nos activités de développement terriennes. Ford a collaboré au Wildlife Habitat Council (WHC), une ONG, en vue de développer et d'appliquer des plans visant à restaurer et à améliorer l'habitat de la faune et de la flore sur les propriétés de Ford. Plus de 30 programmes sont actuellement en cours sur les sites de Ford à l'échelon mondial pour améliorer la préservation de la faune et flore locale. À Valence (Espagne) et à Kocaeli (Turquie), d'importantes réserves naturelles ont été créées sur nos sites. Dans d'autres usines de Ford en Europe, des procédures ont été lancées ou sont actuellement contrôlées en vue d'appliquer des mesures écologiques supplémentaires pour améliorer le climat local et la préservation de la diversité biologique.

Engagement communautaire

Nous sommes conscients de ce que - opérant dans différentes usines partout en Europe - nos activités touchent de nombreuses communautés partout sur le continent. Pour cette raison, nos travailleurs, retraités, fournisseurs et distributeurs travaillent en collaboration avec les leaders locaux en vue d'identifier des projets communautaires qui pourraient profiter d'un support philanthropique et/ou bénévole. À titre d'exemple, les travailleurs de Ford sont non seulement autorisés, mais aussi encouragés à consacrer deux jours ouvrables à des programmes sociaux, écologiques et éducatifs communs dans les communautés autour de leurs usines.

Transport de véhicules

Ford utilise les voies navigables et les chemins de fer : dans l'ensemble, les usines de production de Ford en Europe transportent actuellement quelque deux tiers de leurs véhicules par les voies navigables ou par les chemins de fer et similairement, quelque deux tiers des kilomètres qu'un nouveau véhicule Ford parcourt entre l'usine d'assemblage et le client sont accomplis par les voies navigables et les chemins de fer. Il en résulte une économie de centaines de trajets de camions chaque jour, réduisant ainsi les trajets totaux de camions de millions de kilomètres par an. À côté du soulagement considérable du trafic sur les routes publiques, la consommation de carburant, les émissions de gaz d'échappement et les émissions de CO₂ sont également considérablement réduites.

Éco-conduite

Quelque 80% de l'énergie consommée par une voiture au cours de son cycle de vie résultent de la conduite - c'est-à-dire de la phase 'd'utilisation effective'. Ford Allemagne (Ford-Werke AG) propose avec succès des cours de formation d'éco-conduite depuis l'été 2000. Le principal objectif de ce cours est d'apprendre un style de conduite qui est économique (économie de carburant) et par conséquent respectueux de l'environnement. L'adoption du style d'éco-conduite permet aux conducteurs de réaliser en moyenne une économie de 25% au niveau de la consommation de carburant. L'initiative d'éco-conduite de Ford est un élément complémentaire à la stratégie de viabilité étendue de Ford et a été accueillie par le Programme Environnemental des Nations Unies comme une étape importante vers une mobilité viable. Ford se renseigne actuellement auprès d'une série de partenaires de coopération potentiels en vue d'examiner les possibilités de lancer également des initiatives d'éco-conduite dans d'autres pays européens.



Recherche (comprenant le Centre de Recherche Européen de Ford à Aix-la-Chapelle)

De nombreux projets de recherche de la Ford Motor Company sont consacrés - directement ou indirectement - à des problèmes environnementaux. L'objectif global consiste à optimiser encore davantage la viabilité, la sécurité et le confort pour les générations futures des produits de Ford, y compris la poursuite de la réduction des émissions et de la consommation de carburant autant que faire se peut. Un centre de recherche à la pointe du progrès à Aix-la-Chapelle sert comme centre européen de l'organisation de recherche mondiale de la Ford Motor Company. Le large éventail de projets de recherche comprend les domaines les plus divers, tels que le développement de la prochaine génération de moteurs diesel et essence, la science environnementale, des groupes propulseurs alternatifs, l'optimisation de la gestion de l'énergie à l'intérieur du véhicule, la télématique et la recherche de nouvelles matières. D'autres domaines importants sont encore la dynamique des véhicules, les systèmes de sécurité active, l'électronique et la commande des véhicules, ainsi que les concepts intérieurs de véhicules.

Membre du 'World Business Council on Sustainable Development'

Nous croyons qu'une meilleure compréhension des besoins de mobilité des consommateurs, une recherche permanente et des partenariats de collaboration dans l'ensemble de la société seront les facteurs clés pour identifier de nouvelles formes, dictées par le marché, de transports viables pour les générations actuelle et futures à l'échelon mondial. En conséquence, la Ford Motor Company est un membre du 'World Business Council on Sustainable Development' (WBCSD). Et, avec onze autres entreprises de l'industrie automobile et énergétique, Ford a adhéré à l'initiative de mobilité viable du WBCSD, un projet de quatre ans qui a culminé dans le rapport "Mobility 2030 : Meeting the Challenges to Sustainability" (mobilité 2030 : répondre aux défis de la viabilité), publié en juillet 2004 (www.wbcسد.org). Ce rapport arrive à la conclusion que la mobilité peut être rendue viable si la société se concentre dans son ensemble à réaliser sept objectifs qui sont définis dans le projet. Toutefois, la résolution de ces problèmes dépasse les possibilités d'une seule entreprise, d'une seule industrie ou d'un seul pays et nécessitera une coopération et un effort de chaque niveau de la société, et une coopération globale est requise, en particulier au vu de la demande de mobilité croissante à l'échelon mondial.

###

Situation au 25 juin 2007

Contact : Adrian Schmitz, Environmental and Policy Communications, Ford of Europe
Tél. : +49.221.90.19929 ; Fax : +49.221.90.19831 ; e-mail : aschmi24@ford.com

Vous pouvez consulter le rapport 'Ford Motor Company's Sustainability Report' :
<http://www.ford.com/en/company/about/sustainability/2005-06/default.htm>

###

Pour de plus amples informations:

Jo Declercq
Tel: +32 2 482 21 03
Fax: +32 2 482 21 07
jdecler2@ford.com