

AUTOMOBILE ET CLIMAT : L'AVENIR DE L'EUROPE SERA-T-IL TOUT-ÉLECTRIQUE ?

Sciences Po Lille – 2022/2023



Lorie Cornu

Sous la direction de Stéphane Bracq

Maître de conférences en droit public

Déclaration de l'auteur

Sciences Po Lille n'entend donner aucune approbation ni improbation aux thèses et opinions émises dans ce mémoire de recherche. Celles-ci doivent être considérées comme propres à l'auteur.

J'atteste que ce mémoire de recherche est le résultat de mon travail personnel, qu'il cite et référence toutes les sources utilisées et qu'il ne contient pas de passage ayant déjà été utilisé intégralement dans un travail similaire.

Résumé – Abstract

L'Union européenne est un acteur incontournable de la lutte contre le changement climatique, le Green Deal se situe au cœur des politiques et actions de l'Union. Le secteur du transport routier est responsable d'un cinquième des émissions de gaz à effet de serre de l'Union et son impact sur le climat ne cesse d'augmenter, si bien que le 14 juillet 2021, la Commission européenne a publié sa proposition de révision des normes d'émissions CO₂ des voitures avec pour finalité la fin des moteurs thermiques en 2035. Ce travail a pour but d'identifier les facteurs favorisant l'électrification des flottes de véhicules ainsi que les principaux acteurs autour des négociations et leurs impacts sur la prise de décision. Le lobby automobile a toujours agi pour éviter des objectifs plus stricts mais le rapport de force s'est renversé face aux efforts intenses du lobby environnemental. Ce présent mémoire vise également à analyser les conséquences de la fin du thermique pour l'industrie automobile et la mobilité en Europe.

Mots clés : automobile – climat – Europe – lobbying – décarbonation – électrification

The European Union is a stakeholder in the fight against climate change and the Green Deal is at the core of the Union's policies and actions. The road transport sector is responsible for one fifth of the Union's greenhouse gas emissions and its impact on the climate is constantly increasing, to the point that on July 14, 2021, the European Commission published its proposal to revise the CO₂ emission standards for cars with the intention of ending the use of thermal engines in 2035. This work aims to identify the factors promoting the electrification of vehicle fleets, as well as the main actors involved in the negotiations and their impact on decision-making. The automotive lobby has always acted at to avoid stricter targets, but the balance of power has been reversed against the intense efforts by the environmental lobby. This study also aims at analyzing the consequences of the end of combustion for the automotive industry and mobility in Europe.

Key words : automobile – climate – Europe – lobbying – decarbonation – electrification

Remerciements

Mon intérêt pour la lutte contre le changement climatique m'a naturellement conduite à en faire l'objet de mes recherches et la confrontation entre le secteur automobile et le climat constitue un défi qui a éveillé mon attention. Tout au long de cet exercice, j'ai pu compter sur de nombreuses personnes, qui à travers leurs conseils et leur soutien m'ont apporté une aide précieuse me guidant au bout de la rédaction de ce mémoire.

Je tiens tout d'abord à remercier Stéphane BRACQ, mon directeur de mémoire, qui a su me guider et me conseiller au fur et à mesure de mes recherches et de ma rédaction, apaiser mes doutes et me donner les clés pour achever cette étude. Sa bienveillance et son savoir furent essentiels pour m'accompagner dans ce mémoire.

De même, je remercie Clément COLLARD pour son intervention en cours de méthodologie de la recherche, pour m'avoir guidée tout au long de l'année dans ce projet et pour m'avoir apporté les éléments structurels essentiels.

J'ai également eu l'opportunité d'échanger avec Caroline FORMONT et Laurine DUFRESNE, étudiantes en cinquième année à Sciences Po Lille, que je remercie grandement pour leur gentillesse et leurs précieux conseils. J'ai beaucoup appris de leur expérience passée et je leur suis reconnaissante pour le temps qu'elles m'ont accordé afin de répondre à mes interrogations.

Ensuite, il m'est primordial de saluer et de témoigner de ma reconnaissance aux intervenants avec qui j'ai eu l'occasion d'échanger dans le cadre de mes recherches. La réalisation de ces entretiens fut une opportunité inestimable pour la qualité de cette étude et je les remercie chaleureusement pour ces échanges enrichissants et pour les conseils amicaux prodigués pour la construction de ce mémoire.

Pour finir, je remercie grandement mes proches pour leur soutien perpétuel et la confiance qu'ils placent en moi. Merci à ma famille et à mes amis pour avoir été à mes côtés du début à la fin de ce projet, pour leur intérêt et leurs conseils. Je partage avec eux la fierté d'avoir accompli ce travail et je leur en suis éternellement reconnaissante.

Liste des acronymes

ACEA : Association des Constructeurs Européens d'Automobiles

ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

ALTER-EU : *Alliance for Lobbying Transparency and Ethics Regulation*

AVERE : Association européenne de l'électro-mobilité

BEUC : Bureau Européen des Unions de Consommateurs

BEV : Véhicules électrique avec batterie

CARS CO₂ : Désigne la proposition de révision des normes d'émissions CO₂ des voitures et camionnettes

CO : Monoxyde de carbone

CO₂ : Dioxyde de carbone

Commission ENVI : Commission de l'Environnement, de la Santé publique et de la Sécurité alimentaire au Parlement européen

Commission ITRE : Commission de l'Industrie, de la Recherche et de l'Énergie au Parlement européen

Commission TRAN : Commission Transport et Tourisme au Parlement européen

COP : Conférences des parties de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CNUCC)

DG : Direction Générale à la Commission européenne

DG CLIMA : Direction Générale de l'action pour le climat à la Commission européenne

DG ENV : Direction Générale pour l'environnement à la Commission européenne

DG GROW : Direction générale pour le marché intérieur, l'industrie, entrepreneuriat et les petites et moyennes entreprises à la Commission européenne

DG MOVE : Direction générale pour la mobilité et les transports à la Commission

européenne

EELV : Europe Écologie Les Verts

FDP : *Freie Demokratische Partei* (parti politique libéral-démocrate allemand)

GES : Gaz à effets de serre

GIEC : Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat

ICCT : *International Council on Clean Transportation*

IDDRI : Institut du Développement Durable et des Relations Internationales

IEA : *International Energy Agency*

IRA : *Inflation Reduction Act*

JAMA : *Japan Automobile Manufacturers Association*

KAMA : *Korea Automobile Manufacturers Association*

MAAS : *Mobility as a Service*

NEDC : *New European Driving Cycle*

ONG : Organisation Non-Gouvernementale

PDG : Président Directeur Général

PHEV : Véhicule hybride rechargeable

PPE : Parti Populaire Européen

RDE : *Real Driving Emissions*

SUV : *Sport Utility Vehicle*

T&E : Fédération européenne pour le transport et l'environnement
(Transport&Environnement)

VDA : *Verband der Automobilindustrie* (Union de l'industrie automobile en Allemagne)

WLTP : *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*

Sommaire

Déclaration de l'auteur.....	1
Résumé – abstract.....	2
Remerciements.....	3
Liste des acronymes.....	4
Sommaire.....	6
Introduction.....	7
État de la littérature.....	10
Problématique et hypothèses.....	15
Méthodologie et limites.....	16
Chapitre 1 : L'évolution des normes environnementales et climatiques automobiles dans la volonté de lutter contre le changement climatique.....	21
I. Les normes encadrant le secteur du transport routier, d'hier à demain.....	21
II. La volonté d'affirmer le leadership climatique et industriel de l'Union européenne à l'échelle mondiale.....	35
Chapitre 2 : L'inversion du rapport de force entre lobby automobile et voix environnementale en Europe.....	45
I. Les défaillances du lobby automobile autour de cette décision.....	45
II. La montée en puissance des acteurs de la lutte contre le changement climatique...	55
Chapitre 3 : La difficile remise en cause du modèle tout-automobile en Europe.....	67
I. Des considérations nationales complexifiant la prise de décision.....	67
II. Les enjeux de l'industrie automobile européenne pour l'avenir.....	76
Conclusion.....	90
Sources et bibliographie.....	94
Annexes.....	109
Table des matières.....	113

Introduction

« Pour ce qui est de l'avenir, il ne s'agit pas de le prévoir mais de le rendre possible ». Les mots d'Antoine de Saint-Exupéry ont une résonance particulière à l'heure où le changement climatique s'intensifie et les efforts pour lutter contre ce phénomène doivent être décuplés.¹

Le 20 mars 2023, le GIEC a publié un nouveau rapport sur l'évolution du climat et des connaissances scientifiques, dans lequel les experts sur le climat font état d'une intensification des effets liés au changement climatique : des précipitations intenses, des sécheresses puissantes, des températures extrêmes ou encore la montée du niveau de la mer.² Depuis plusieurs dizaines d'années, les États et l'Union européenne mettent en œuvre des politiques en vue de lutter contre le changement climatique, phénomène entraînant une variation du climat en raison de facteurs naturels ou anthropiques³. La politique environnementale de l'Union prend forme dans les années 1970 à travers des actions ciblées sur la protection de la biodiversité ou de la qualité de l'eau et de l'air mais s'intègre au sein des traités qu'en 1986 avec l'Acte unique européen, donnant une compétence en matière d'environnement à l'Union européenne au cœur des textes constitutifs.⁴ Progressivement devenue un des objectifs centraux au sein des actions de l'Union européenne⁵, une Direction Générale de l'action pour le climat est créée au sein de la Commission européenne ainsi qu'un poste de commissaire dirigeant cette DG CLIMA en 2010.⁶ La politique environnementale et climatique de l'Union devient la préoccupation principale en 2019 avec le Green Deal qui établit un plan d'action audacieux pour que l'Europe devienne le premier continent atteignant la neutralité climatique en 2050. Le constat scientifique sur le changement climatique met en avant la nécessité de renforcer les actions pour lutter contre ce phénomène en vue d'atteindre l'objectif de limiter le réchauffement global au niveau planétaire de 1,5°C.

1 CZERNY Igor, « L'électricité : l'énergie de l'avenir pour les véhicules individuels », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 13-18.

2 « Climat : un nouveau rapport alarmant du GIEC sur un réchauffement global de la planète », *Vie-publique*, le 21 mars 2023 (consulté le 5 avril 2023)

3 Institut National de la Statistique et des Études Économiques, « Changement climatique », le 12 janvier 2021

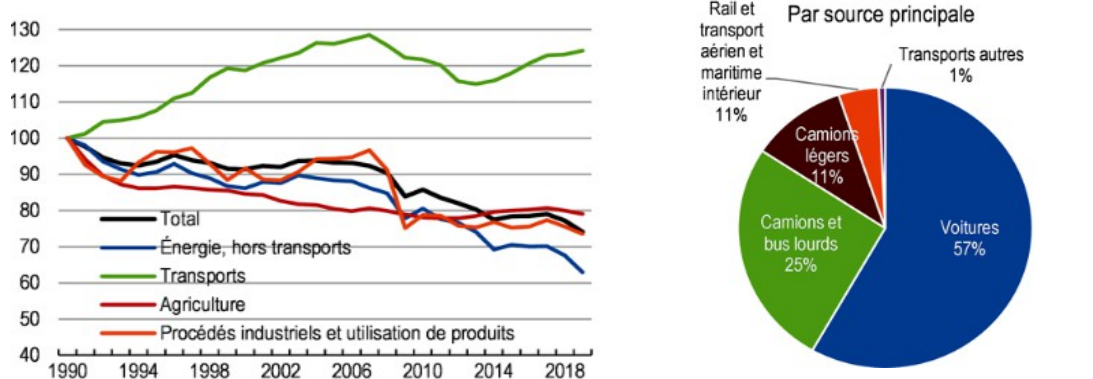
4 « Quelles ont été les évolutions de la politique de l'environnement au niveau européen ? », *Vie-publique*, le 30 mars 2021 (consulté le 17 novembre 2022)

5 Article 191 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne

6 Précité

Cependant, le bilan est alarmant en ce qui concerne les émissions polluantes issues du secteur automobile en Europe : le transport routier produit le plus d'émissions au niveau de l'Union européenne, et c'est également le seul secteur pour lequel les émissions de GES ne diminuent pas. C'est cet aspect, crucial, qui montre avec force l'importance pour les institutions européennes d'agir dans ce domaine, par la nécessité de lutter contre le changement climatique et dans le respect des engagements pris par l'Union européenne en vue d'atteindre la neutralité climatique en 2050. En effet, les institutions de l'Union sont au fait des chiffres préoccupants au sujet des émissions CO₂ des voitures et le Parlement européen a notamment précisé que, pour l'année 2019, 71,7% des émissions de GES au regard de chaque mode de transport provenaient du secteur routier alors que 57% de ces émissions provenaient uniquement des voitures. Le constat est frappant : un cinquième des émissions de GES sur le territoire de l'Union sont dues au transport routier.⁷

Graphiques représentant les émissions de gaz à effet de serre par secteur de 1990 à 2019 (à gauche) et des émissions de gaz à effet de serre par mode de transport en 2019 (à droite)



Source : Eurostat (2020) (indice 100 en 1990)

Tout l'intérêt de ce sujet est de mesurer le défi que représente la lutte pour le climat dans le secteur le plus émetteur de gaz à effets de serre au sein de l'Union européenne. L'automobile désigne un véhicule terrestre, propulsé à l'aide d'un moteur et utile pour le transport d'une ou plusieurs personnes.⁸ Longtemps perçu comme un symbole de liberté par ses usagers, l'automobile incarne le moyen de mobilité le moins contraignant possible.

⁷ Parlement européen, « Émissions de CO₂ des voitures : faits et chiffres », le 22 mars 2019, mis à jour le 15 juin 2022

⁸ Dictionnaire Larousse

La voiture particulière constitue le principal moyen de transport des européens, représentant en 2020 une part écrasante de 87,2% de l'ensemble du transport terrestre au sein de l'Union.⁹ La proportion importante de l'automobile sur les routes européennes nécessite qu'une législation forte soit prise au niveau de l'Union en vue d'atteindre la neutralité climatique en 2050. Les discussions sur la fin du moteur thermique remontent à quelques années : Karima DELLI, Présidente de la Commission TRAN au Parlement européen, entrevoyait d'ores et déjà la fin du diesel et du moteur à combustion après le scandale lié au Dieselgate.¹⁰ Plusieurs personnalités publiques ont mis en avant l'idée que la fin du thermique approchait pour les voitures particulières, et c'est notamment le cas de Nicolas HULOT en 2017, alors Ministre français de la Transition écologique et solidaire.¹¹ Ces annonces se mêlent avec la montée des voitures électriques sur le marché mondial, élément qui doit nécessairement guider la prise de décision et la mise en place de politiques nationales et européennes. Lorsque nous nous intéressons à la voiture électrique, il s'agit plus particulièrement du véhicule électrique à batterie, dont la technologie est développée et les efforts accentués au regard d'une législation européenne sur les batteries.

Les défenseurs de l'environnement et du climat estiment que l'objectif de 100% zéro émission est cohérent avec les objectifs du Green Deal et que le déploiement de la voiture électrique « n'est plus une chimère et est désormais à portée de main ».¹² Si les technologies hybrides se sont développés sur le marché, avec des véhicules possédant à la fois un moteur thermique et un moteur électrique, il ne s'agit pour certains que d'une solution temporaire qui laisse place au tout-électrique¹³, d'autres allant jusqu'à affirmer que « l'électricité est l'avenir de l'automobile ».¹⁴ Les enjeux sont de taille et la mobilité doit être repensée pour une réduction effective des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport routier. La révision des normes d'émissions CO₂ des voitures et camionnettes fait l'objet de diverses controverses face à l'abandon du moteur thermique en

9 Eurostat, « Key figures on European Transport », 2022 Edition, October 2022

10 DELLI Karima, « Dieselgate, Repenser la mobilité sans diesel », 2019, Actes Sud

11 MORTUREUX Marc, « La pente est raide », *Revue Projet*, 2022/4 (N° 389), p. 24-27.

12 KEYNES Alex, Transport & Environnement (T&E), position paper « Car CO₂ review: getting Europe's car market 'fit for 55' on time and affordably, T&E recommendations for the review of the EU car CO₂ standards », November 2021

13 LEROY Didier, « Que sera l'industrie automobile, dans vingt ans ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2014/2 (Mai 2014), p. 23-34

14 CZERNY Igor, « L'électricité : l'énergie de l'avenir pour les véhicules individuels », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 13-18.

2035 et des défis stratégiques auxquels est confrontée l'Union dans l'électrification des flottes de véhicules. Alors que la voie vers la décarbonation du transport routier est tracée, le vainqueur de la voiture de l'année 2023 est un SUV électrique, le « Jeep Avenger ».¹⁵ Les véhicules les plus lourds sont ceux qui sont les plus émetteurs en émissions polluantes et ce choix met en avant le succès que connaissent les plus gros modèles de véhicules, alors même que leur potentiel de décarbonation est réduit du fait de la taille de la batterie. Le changement technologique doit s'accompagner d'un changement des pratiques de consommation et de production pour une mobilité plus vertueuse.

État de la littérature

Les enjeux autour des émissions polluantes des automobiles ont suscité de nombreuses réflexions avec la montée en puissance de la lutte contre le réchauffement climatique. Les discussions se sont intensifiées sur la scène internationale depuis le Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1990. Par ailleurs, les normes européennes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules se basent principalement sur le niveau d'émissions de 1990. En vue de répondre aux mieux aux questions de recherche, nous nous sommes intéressés à la décarbonation du transport routier pour une mobilité durable. Ensuite, à travers ses réglementations, nous avons étudié comment l'Union européenne s'impose d'un point de vue socio-politique en vue d'atteindre ses objectifs climatiques en 2050.¹⁶ C'est pourquoi nous avons lu plusieurs chercheurs et auteurs au sujet de la diplomatie climatique européenne. Enfin, il était primordial d'étudier l'importance de l'industrie automobile et du lobbying au niveau européen.

Dans un premier temps, beaucoup d'experts, de scientifiques et d'institutions ont étudié l'évolution de la part des émissions de CO₂ dans le domaine des transports. Dès lors, l'action de Bruxelles pour le climat se focalise maintenant sur la décarbonation avec cette volonté de réduire à 100% les émissions de CO₂ rejetées par les véhicules sur les routes d'ici à 2050. L'objectif de réduire l'empreinte carbone des véhicules en Europe a été étudiée

15 DEFAY Benjamin, « Voiture de l'année 2023 : et le vainqueur est le Jeep Avenger ! », *Auto-moto*, le 13 janvier 2023 (consulté le 2 mai 2023)

16 ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2021/6 (N° 152), p. 16-23

par certains experts, et notamment Louis-Pierre GEFFRAY, expert en mobilité à l'Institut du Développement Durable et des Relations Internationales (IDDRI). Celui-ci a mis en avant les avantages et promesses de la voiture électrique dans cet objectif de décarbonation du trafic routier européen face à son concurrent, le modèle thermique. Il insiste alors plus particulièrement sur l'importance de la frugalité au sein de la conception de mobilité : la nécessité d'accorder de l'importance à la masse de nos véhicules, l'adaptation à nos besoins avec l'intégration de moyens de transports plus légers tels que le vélo dans nos modes de vie.¹⁷ Cette idée de frugalité est souvent évoquée comme un passage obligé pour accomplir les objectifs visés, certains mettant l'accent sur la limitation du nombre de kilomètres parcourus, l'intermodalité¹⁸, d'autres s'attachant à l'adaptation de la taille de la batterie au sujet des voitures électriques à batteries.¹⁹ Pour beaucoup, l'électrification est essentielle pour les véhicules légers en particuliers.²⁰ Cette ambition nécessite alors la mise en place d'infrastructures et un aménagement du territoire adaptés, afin de « se projeter dans un avenir sans recours aux énergies fossiles »²¹. Des prospections avaient également été menées en vue d'établir la part de voitures électriques sur le parc automobile en 2020, évaluée à 11%.²²

La thématique de la mobilité durable ou mobilité verte s'est imposée dans les écrits et certains auteurs traitent de cet enjeu en lien avec l'énergie. Olivier APPERT a fait le constat de la préférence pour le transport individuel dans le monde et notamment dans les pays développés avec une forte urbanisation. La voiture est utilisée à raison de 70% des déplacements dans les pays industriels. Le changement climatique et la prise en considération croissante des enjeux environnementaux conduisent à repenser l'usage de la voiture individuelle, ainsi que les fluctuations importantes du prix du pétrole conduisant les usagers et les décideurs publics à modifier leur comportement. Dès lors, la mobilité d'aujourd'hui et de demain doit faire face à trois considérations majeures : le prix du pétrole, les exigences des consommateurs et les réglementations environnementales.²³

17 GEFFRAY Louis-Pierre, « Impact Carbone : des véhicules légers, plus ou moins lourds....en émission », *Revue Transports urbains*, 2022, p. 15-19

18 MORTUREUX Marc, « La pente est raide », *Revue Projet*, 2022/4 (N° 389), p. 24-27.

19 « La voiture électrique encore à la peine », Vie-publique.fr, le 25 mars 2019 (consulté le 24 février 2023)

20 PAPON Pierre, « La transition énergétique à l'heure des choix », *Futuribles*, 2022/2 (N° 447), p. 21-34.

21 BRINGAULT Anne, DUFOUR Lucile, MAKAROFF Neil, « La nécessité de renforcer l'atténuation pour atteindre l'objectif « Zéro émission nette » en 2050 », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 2018/1 (N° 89), p. 53-55

22 Parlement européen, « Émissions de CO₂ des voitures : faits et chiffres », le 22 mars 2019, mis à jour le 15 juin 2022

23 APPERT Olivier, « Energie et mobilité durable », *Annales des Mines*, 2009, p. 8-12

La question des batteries a également suscité l'intérêt de certains à travers les enjeux d'accès aux matières premières, d'économie circulaire et plus particulièrement de recyclage. Décarboner et relocaliser la production de batteries sur le continent contribuent à privilégier la voiture électrique²⁴, ce qui souligne des enjeux énergétiques autour de la production d'une électricité bas-carbone. Le projet « Airbus du recyclage » est également un point essentiel qui permet de réduire la dépendance en matière d'approvisionnement en matières premières vis-à-vis des pays tiers.²⁵ D'autres auteurs ont mis en avant les problématiques liées à ces batteries, notamment en matière de poids et de prix.²⁶ En effet, Igor CZERNY a ciblé les défis majeurs qui sont ceux de la voiture électrique : les coûts de production et les capacités limitées des batteries.

Ensuite, il est primordial de mettre en lumière la diplomatie européenne au service de la lutte contre le changement climatique. La réduction des émissions de gaz à effet de serre constitue un « enjeu politique et diplomatique » et certains auteurs se sont intéressés à place de l'Union européenne face à cet enjeu.²⁷ Yves PETIT insiste sur la présence active de l'Union européenne sur la scène internationale, dans les accords internationaux concernant le climat²⁸. D'autres études démontrent cette attitude de leader de la part de l'Union européenne à travers ses politiques environnementales ambitieuses, appuyées sur une multitude de textes de loi, « les plus avancés de la planète ».²⁹ Éloi LAURENT a mis en avant la stratégie utilisée par l'Union européenne à travers l'économie, pointant du doigt les limites de la stratégie européenne qui se base sur des objectifs de réductions d'émissions, ce qui soulève la problématique de la fiscalité environnementale.³⁰ Il montre également les écarts significatifs en matière de performance climatique entre des secteurs économiques au regard des évolutions en matière de décarbonation : il est alors possible de constater une chute des émissions de gaz à effets de serre dans l'ensemble des secteurs industriels à

24 GEFFRAY Louis-Pierre, « Impact Carbone : des véhicules légers, plus ou moins lourds....en émission », *Revue Transports urbains*, 2022, p. 15-19

25 MEILHAN Nicolas, « Comment faire enfin baisser les émissions de CO₂ des voitures », *La note d'analyse de France Stratégie*, 2019, p. 1-12

26 CZERNY Igor, « L'électricité : l'énergie de l'avenir pour les véhicules individuels », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 13-18.

27 *Ibid.*

28 PETIT Yves, « L'Union européenne et la lutte contre le changement climatique : une diplomatie au service d'un leadership ? », *Civitas Europa*, 2020/2 (N° 45), p. 353-371.

29 LAURENT Éloi, « V / La politique climatique européenne : vers une nouvelle ambition ? », dans : OFCE éd., *L'économie européenne 2018*. Paris, La Découverte, « Repères », 2018, p. 56-68.

30 LE CACHEUX Jacques, LAURENT Éloi, « L'Union européenne dans la lutte contre le changement climatique », *Regards croisés sur l'économie*, 2009/2 (n° 6), p. 192-205.

l'exception du secteur des transports.

Ensuite, certains auteurs se sont attachés à étudier les politiques publiques en matière de mobilité décarbonée à travers une comparaison entre l'Union européenne et la Chine. Ce sont deux acteurs majeurs en ce qui concerne le véhicule électrique ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, étant deux gros émetteurs de CO₂ en raison du transport. Si la voiture électrique est présentée par les auteurs comme la solution d'avenir pour faire face aux défis climatique, il s'agit notamment d'étudier les réglementations touchant l'industrie automobile pour mettre en avant les liens étroits entre les constructeurs automobiles et les décideurs publics au niveau européen et en particulier la Commission européenne, démontrant une interaction bidirectionnelle. Le soutien apporté à l'industrie des batteries est né récemment à travers l'émergence d'alliances industrielles dans ce secteur et l'accent mis sur l'analyse du cycle de vie. Les réglementations avant 2015 étaient élaborées par l'organe exécutif de l'Union selon trois principes clés : la neutralité technologique, la visibilité et la co-gouvernance.³¹ Toutefois, c'est au lendemain du scandale lié au Dieselgate en 2015 que les normes vont devenir plus strictes, témoignant d'une méfiance des pouvoirs publics vis-à-vis des constructeurs automobiles.

De plus, l'automobile est un secteur clé de l'industrie européenne, avec une puissance incontestée de l'Allemagne dans ce domaine. Les constructeurs automobiles nationaux et européens sont nombreux, puissants et c'est pourquoi le lobbying automobile européen a fait l'objet de plusieurs études. C'est notamment le cas des travaux menés par la Rosa-Luxembourg-Stiftung en mars 2019, faisant état des relations étroites entre la « bulle européenne » et les constructeurs automobiles qui ont une influence majeure sur la prise de décision au niveau des institutions. Ces liens stables et durables ont longtemps constitué une barrière contre l'établissement de normes européennes efficaces dans la lutte pour le climat,³² phénomène qualifié de « corporate capture ».³³ Le lobby automobile, visant des

31 ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2021/6 (N° 152), p. 16-23

32 HAAS Tobias, SANDER Hendrik, « Le lobby automobile européen. Analyse critique de l'influence de l'industrie automobile », Mars 2019, Rosa Luxembourg Stiftung Bureau de Bruxelles, Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Bruxelles, Belgique www.rosalux.eu

33 ALTER-EU: Introduction, dans: ALTER-EU (Ed.): *Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights*, Bruxelles 2018, 6–15.
Le phénomène de « corporate capture » est défini de la façon suivante : « On parle de "corporate capture" »

objectifs peu ambitieux et vagues en termes de réduction d'émissions de CO₂, est toutefois confronté aux associations de défense de l'environnement ainsi que des consommateurs qui vont militer pour des objectifs ciblés et ambitieux. Une typologie des différentes stratégies de lobbying des représentants d'intérêts met en avant la différence d'impact auprès des institutions européennes. Concernant les constructeurs automobiles, cette étude permet de comprendre leur omniprésence au sein des institutions et l'absence d'objectifs réellement ambitieux pour le climat avant 2022 : des liens personnels ou des rencontres multipliées avec les représentants de l'Union, l'expertise extérieure, les groupes informels, et le double-visage de certaines personnalités politiques. En revanche, les défenseurs de l'environnement et les consommateurs ont un poids politique largement inférieur à celui de l'industrie automobile, les médias leur permettent notamment d'exercer une pression sur les représentants de l'Union européenne en dénonçant les mauvaises pratiques des industriels. De plus, des conflits internes à la Commission européenne au sujet de la réglementation des émissions automobiles peuvent éclater entre les directions générales, laissant place à un face à face entre les DG ENV et CLIMA face à la DG GROW.³⁴

L'étude des conflits entre lobbyistes au regard des valeurs cibles d'émissions de CO₂ a particulièrement intéressé Felix NOWACK et Benjamin STERNKOPF, démontrant un impact fort sur la Commission européenne en vue de limiter des objectifs ambitieux, entre 2007 et 2014, tout en pointant du doigt sur « le déséquilibre structurel de la concurrence entre le lobby automobile et le lobby environnemental ».³⁵ Le paysage législatif en matière de normes sur les véhicules se dessine par un affrontement binaire, que ce soit dans les lobbies, mais aussi au sein des États membres. S'agissant de la proposition de la Commission européenne visant à établir les valeurs cibles d'ici à 2025 et 2030, le Conseil européen s'est divisé avec un groupe composé de 19 États membres soutenant des objectifs plus ambitieux en matière climatique face au groupe dirigé par l'Allemagne favorable à l'industrie automobile.³⁶ Les auteurs ont mis en exergue la nécessité de prioriser les lobbies environnementaux face à la crise climatique, devenue une priorité depuis le Green Deal et

ou de "corporate takeover" lorsqu'une question politique, un programme ou une nouvelle législation sont influencés à l'extrême, souvent dès le départ et de manière continue, par des intérêts corporatistes. »

³⁴ *Ibid.*

³⁵ NOWACK Felix, STERNKOPF Benjamin, « Le lobbying dans la politique des transports : impact de la représentation d'intérêts au niveau national et européen dans le contexte du développement durable des transports », IVP Discussion Paper 2/2015, Berlin 2015.

³⁶ HAAS Tobias, SANDER Hendrik, « Le lobby automobile européen. Analyse critique de l'influence de l'industrie automobile », Mars 2019, Rosa Luxembourg Stiftung Bureau de Bruxelles, Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Bruxelles, Belgique www.rosalux.eu

le paquet législatif « Fit for 55 », face aux lobbyistes de l'industrie automobile qui font obstacle à l'adoption de mesures ambitieuses.

Notre étude vise alors à fournir des éléments complémentaires aux travaux menés sur le lobbying automobile en Europe afin de comprendre comment le rapport de force s'est renversé en faveur du lobby environnemental et de la lutte contre le changement climatique. Un volet de notre étude sera consacré à l'étude du lobbying autour de la décision d'interdire les moteurs thermiques en 2035 mais nous allons nous intéresser à l'ensemble des facteurs ayant joué un rôle dans le processus de décision. Il s'agira notamment de s'affranchir de la binarité des débats sur les valeurs cibles d'émissions en CO₂ mis en avant ces dernières années afin de mieux saisir les relations entre les ONG de défense de l'environnement et les constructeurs automobiles, ce qui nous permettra de mieux comprendre les divergences d'objectifs en matière de réglementation sur les véhicules.

De plus, il est intéressant d'étudier l'approche des institutions de l'Union européenne au regard des buts visés afin de mieux aborder les objectifs fixés en relation avec les législations qui entourent et complètent la décision d'interdire les véhicules à moteur thermique neufs en 2035, permettant d'évaluer la cohérence de celle-ci.

Finalement, il s'agit de comprendre le « pourquoi » d'une telle décision d'interdire le moteur thermique afin de s'intéresser ensuite au « comment » dans une certaine mesure pour comprendre les influences extérieures aux institutions européennes, l'impact des contextes géopolitique et économique aux niveaux national et mondial.

Problématique et hypothèses

Ce mémoire sera distinct des travaux de Thomas ALVAREZ, actuellement étudiant en cinquième année à Sciences Po Lille, qui a travaillé sur le rôle du lobby automobile en Europe au regard des changements liés à la mobilité. Face à l'ambition climatique affirmée par l'Union européenne ayant conduit à une proposition de révision des normes d'émissions CO₂, ce travail vise à étudier les facteurs autour de cette nouvelle législation pour tenter de comprendre quels ont été les rapports de force autour de ces négociations tout en appréhendant cette législation dans un contexte normatif plus large. La lutte contre le

changement conduit l'Union à durcir les normes encadrant le secteur automobile et c'est pourquoi ce travail va tenter de répondre aux questions suivantes : Dans quelle mesure l'Union européenne a été influencée par les représentants d'intérêts vers l'objectif d'interdire le moteur thermique en 2035 et guidée par des considérations économiques et géopolitiques ? La volonté européenne d'électrifier les flottes automobiles est-elle dirigée vers un renouveau de la mobilité en Europe ?

Notre réflexion s'appuie sur plusieurs hypothèses. Dans un premier temps, l'Union européenne souhaite affirmer son leadership climatique sur la scène internationale dans le secteur automobile avec l'objectif 100% zéro émission en 2035, ce qui explique pourquoi il s'agit d'un choix davantage politique et non industriel. Nous allons ensuite nous interroger sur le choix de l'électrique par la Commission européenne afin de comprendre s'il s'agit d'une pression des défenseurs du climat, ce qui peut expliquer les limites de la portée du principe de neutralité technologique. Cette deuxième hypothèse est en lien avec la troisième selon laquelle les efforts intenses du lobby environnemental ont grandement participé à l'adoption du texte final par le Parlement européen puis en trilogue en étant plus féroce que le lobby automobile. Enfin, nous considérons que la vision européenne de la fin du moteur thermique n'est pas pensée comme mettant fin au modèle tout-automobile et n'intègre pas la nécessité de réinterroger ce modèle pour une décarbonation efficace du transport routier, ce qui limite considérablement la portée de cette décision d'un point de vue climatique.

Pour répondre aux questions de recherches et confirmer ou non ces hypothèses, nous nous sommes appuyées sur une grande diversité de sources et sur une méthodologie stratégique.

Méthodologie et limites

Ce travail s'appuie sur l'étude d'une série de documents officiels, de travaux académiques et scientifiques, des articles de presse, conférences et prises de position ainsi que sur la réalisation de divers entretiens. L'analyse dans un premier temps de l'évolution des normes européennes en matière environnementale et climatique fut un élément clé en

vue de situer la décision d'interdire les moteurs thermiques en 2035 au sein du panorama normatif européen. L'étude de la documentation des institutions européennes ainsi que des différents règlements et directives fut essentielle pour appréhender les objectifs de l'Union européenne et sa vision pour atteindre la neutralité climatique en 2050 (annexe 1). Ce travail vise à adopter un angle d'étude mêlant droit et science politique, c'est pourquoi les sources institutionnelles ont occupé une place importante parmi les sources étudiées. La lecture d'articles académiques et de travaux scientifiques fut particulièrement utile pour saisir les principaux enjeux autour des nouvelles normes européennes et comprendre les motivations des différents acteurs qu'il s'agisse de personnes publiques ou de représentants d'intérêts. Les études scientifiques ont permis d'appréhender la technicité des différentes technologies alternatives au moteur thermique et contribuent à renforcer la qualité de cette étude.

La conduite de plusieurs entretiens nous a apporté des éléments importants pour la compréhension de certaines stratégies et prises de position, ainsi que des enjeux autour des négociations. Nous avons eu la chance de nous entretenir avec des experts, des chercheurs, des assistants parlementaires mais aussi un lobbyiste au sein d'une ONG (annexe 2). Nous avons eu la possibilité d'échanger avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert mobilité à l'Institut du Développement Durable et des Relations Internationales, en charge de l'agrégation des données ainsi que des sujets techniques qui relèvent de la transition écologique dans le secteur de la décarbonation du transport routier et plus largement de la mobilité. Ses connaissances scientifiques et son approche critique vis-à-vis de la frugalité nous ont permis d'évaluer le potentiel de décarbonation des différentes technologies et d'analyser le choix de la voiture électrique. Nous avons également eu l'opportunité de nous entretenir avec Marie KRPATA, chercheuse à l'Institut Français des Relations Internationales (IFRI) au sein du Comité d'Études des Relations franco-allemandes (CERFA). Elle s'intéresse principalement aux questions relatives à la politique étrangère allemande, française ainsi que celle de l'Union européenne tout en étudiant le secteur automobile allemand, la dépendance de l'Union vis-à-vis de la Chine et la stratégie industrielle européenne. Nous avons pu échanger sur les enjeux nationaux qui sont ceux de l'Allemagne et de plusieurs États membres au regard de l'industrie automobile en Europe. Nos discussions furent particulièrement intéressantes pour apprécier l'impact des considérations nationales sur le

processus décisionnel de l'Union européenne. D'autre part, nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec des assistants parlementaires de différents partis politiques transnationaux, ce qui est un choix stratégique de notre part en vue de connaître les points de vue de divers bords politiques et faire de ce travail une analyse plus complète autour des négociations. Dans un premier temps, nous nous sommes entretenus avec un collaborateur d'un(e) eurodéputé(e) issu du parti PPE³⁷, dans un second temps avec Nicolai COULOMBEZ un membre de l'équipe parlementaire de Dominique RIQUET, rapporteur pour la Commission ITRE, appartenant à Renew Europe. Enfin, nous avons eu l'opportunité d'échanger avec Lucas TRIPOTEAU, collaborateur parlementaire de Karima DELLI, Présidente de la Commission TRAN et membre du parti EELV. Par cette diversité politique, ces entretiens furent particulièrement intéressants pour analyser l'impact du lobbying auprès du Parlement européen tout en saisissant les principaux points de discussions et les enjeux qui sous-tendent les négociations. Il était toutefois important de prendre en considération le biais politique de tels entretiens dans l'analyse de ces sources primaires, indispensables pour mener à bien ces recherches car les informations obtenues ne sont pas toujours accessibles à l'extérieur des institutions européennes. Enfin, nous avons eu la chance de nous entretenir avec Alex KEYNES, responsable des politiques liées au véhicules propres chez Transport&Environnement, en charge de la campagne de lobbying sur les normes d'émissions CO₂. Nos échanges furent déterminants pour la conduite de ce mémoire, cette ONG étant un acteur central au sein des négociations. Ses réponses et son point de vue nous ont permis de mieux appréhender la stratégie de lobbying du lobby environnemental et des points centraux discutés en vue de mesurer leur impact sur la prise de décision.

Nous avons également eu l'opportunité d'assister à des conférences qui nous ont permis d'étayer nos recherches ou qui constituent une source primaire riche en éléments en lien avec notre sujet (annexe 3). Tout d'abord, nous avons eu l'occasion de rencontrer Valérie DREZET-HUMEZ, Cheffe de la Représentation permanente de la Commission européenne en France, lors d'une conférence organisée avant la conduite de ces recherches. Celle-ci fut passionnante pour comprendre l'impact des relations entre les États membres de l'Union européenne, la thématique étant centrée sur la Présidence Française du Conseil

37 Pour des raisons de confidentialité, ce contact a souhaité conserver son anonymat.

de l'Union européenne. La conférence organisée en mars 2023 sur les mobilités européennes fut davantage importante et dirigée par Karima DELLI. Nous avons eu l'occasion d'échanger sur l'avenir de l'automobile tout en conservant un point de vue global au sujet des mobilités et de perspectives liées à la frugalité.

Les prises de position des représentants d'intérêts, que nous avons étudiées à travers les différents *position paper*, constituent une source primaire indispensable à l'analyse de l'influence extérieure aux institutions européennes ayant conduit à l'adoption du règlement révisant les normes d'émissions CO₂ des voitures. Combinées à l'analyse des rendez-vous institutionnels reportés au sein du registre de transparence³⁸, l'étude des prises de position et stratégies développées par les différents représentants d'intérêts nous ont permis de mesurer les facteurs ayant contribué à l'évolution du lobbying dans le secteur du transport et de la lutte contre le changement climatique.

Les analyses réalisées par les *think tanks* contribuent également à ce que notre travail soit le plus scientifique possible et nous a permis d'intégrer au mieux le contexte géopolitique et les considérations économiques qui ont été des éléments centraux au sein de nos recherches.

Les sources journalistiques ont occupé une place importante au sein de ce travail et ont apporté des éléments intéressants pour saisir le degré de tensions autour des négociations ainsi que l'actualité. Ces sources secondaires nous ont permis de mesurer l'impact de l'objectif de mettre fin au thermique pour les voitures neuves en 2035 et l'importance des interventions publiques des différents acteurs, fonctionnaires ou représentants d'intérêts, dans l'objectif d'analyser les influences autour du processus décisionnel.

Au-delà des difficultés inhérentes à cet exercice liées au temps et à l'accès aux ressources, nous avons été confronté à certaines limites touchant à notre méthodologie de la recherche.

En premier lieu, si nous avons eu la chance de nous entretenir avec des contacts diversifiés, la sensibilité de ces négociations ainsi que l'actualité du sujet de recherche nous

38 Registre de transparence des institutions européennes : [Registre des représentants d'intérêts \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/transparency/regexp1/index.html) (consulté le 17 janvier 2023)

ont empêché d'avoir accès à certaines personnes. En effet, dans l'objectif d'avoir une vision complète et objective des relations institutionnelles avec les différents représentants d'intérêts, nous souhaitions nous entretenir avec l'ACEA et différents constructeurs automobiles mais nous n'avons malheureusement pas obtenu de réponse. Ensuite, les travaux de la Commission européenne ont été centraux autour de cette nouvelle législation mais les nombreuses prises de contact auprès des fonctionnaires européens furent infructueuses, qu'il s'agisse de la DG CLIMA ou de la DG GROW notamment.

La barrière linguistique nous a également empêché d'accéder à certaines sources des représentants d'intérêts allemands et de la presse allemande. Notre entretien avec Marie KPRATA nous a toutefois permis d'avoir accès à des sources anglaises ou françaises reprenant des informations essentielles, d'autant plus que la chercheuse nous a fourni des éléments particulièrement importants issus de ses connaissances de l'industrie et de la politique allemandes.



Dans l'objectif de répondre aux questions posées ainsi que de confirmer ou infirmer nos hypothèses, notre travail se divisera en trois chapitres. Nous envisagerons dans un premier temps l'évolution des normes européennes du secteur automobile face à la lutte contre le changement climatique, ce qui permettra d'appréhender le paysage législatif favorisant le développement des véhicules électriques ainsi que la diplomatie climatique européenne (Chapitre 1). Nous nous intéresserons ensuite à l'influence des représentants d'intérêts autour de cette décision, qui témoigne de l'inversion du rapport de force historique entre le lobby automobile et le lobby environnemental (Chapitre 2). Enfin, nous terminerons par l'examen des enjeux auxquels font face l'industrie automobile, les États membres et l'Union européenne et qui ont impacté les négociations et déterminent l'avenir de l'automobile en Europe (Chapitre 3).

Chapitre 1 : L'évolution des normes environnementales et climatiques automobiles **dans la volonté de lutter contre le changement climatique**

L'engagement de l'Union européenne pour la lutte contre le changement climatique a pris un tournant avec le Green Deal avec un ensemble de mesures en vue d'atteindre la neutralité climatique en 2050. L'Union et ses États membres ont développé depuis quelques années des législations concernant le transport routier, conscients de son impact sur le climat. Sur la voie de la décarbonation, la voiture électrique est apparue comme une technologie capable d'atteindre les objectifs européens.

I. Les normes encadrant le secteur du transport routier, d'hier à demain

L'Union européenne a fait évoluer ses normes environnementales et climatiques dès la fin du XX^{ème} siècle pour réguler les émissions polluantes issues du transport routier. Les États membres ont également un impact majeur à travers leurs politiques publiques en faveur de la protection de la qualité de l'air et du climat et qui vont favoriser l'introduction des véhicules à émissions faibles ou nulles, impactant le marché de la voiture électrique. Enfin, la cohérence et la connexion de l'ensemble des normes du transport routier contribuent à guider l'Union européenne vers la fin du moteur thermique en 2035.

A) Les normes sur les émissions polluantes incomplètes et inefficaces de 1990 à aujourd'hui

Face à la prise de conscience montante que le changement climatique est causé par les activités anthropiques, l'Union européenne va mettre en œuvre dès 1990 une politique de réduction des émissions polluantes. Dans le secteur automobile, cette stratégie repose sur 3 piliers : la baisse des émissions CO₂ par les voitures neuves, la mise en place d'une fiscalité incitative et un étiquetage visant à l'information du consommateur.³⁹

L'introduction de la première norme antipollution date de 1990, appelée norme « Euro ». Ces normes Euro ont évolué jusqu'à aujourd'hui en diminuant le seuil autorisé concernant certaines émissions polluantes : le monoxyde d'azote (CO), les oxydes d'azote

39 COM/2005/0269 final

(NOx), les particules fines, les émanations d'hydrocarbures.⁴⁰ Ces substances sont ciblées du fait de leur impact négatif sur la santé humaine avec une pollution significative de l'air tandis que les émissions de CO₂ sont fixées par une autre norme.⁴¹ Depuis les premières normes Euro, réévaluées tous les cinq ans environ de manière à établir des réglementations de plus en plus contraignantes,⁴² il est possible de constater une forte diminution des émissions d'oxydes d'azotes, principaux polluants du moteur diesel, la norme Euro 6d-temp ayant fixé un seuil de 80mg/km.⁴³ Cette révision tous les 5 ans avec des objectifs de plus en plus stricts nous permet d'envisager que la fin du moteur thermique se rapprochait, élément que les constructeurs automobiles auraient dès lors pu anticiper.

Tableau chronologique des normes « EURO » de 1990 à aujourd'hui

Norme	Date de mise en service du véhicule
Euro 0	1er octobre 1990
Euro 1	31 décembre 1992
Euro 2	1er janvier 1997
Euro 3	1er janvier 2001
Euro 4	1er janvier 2006
Euro 5	1er janvier 2011
Euro 6b	1er septembre 2015
Euro 6c	1er septembre 2018
Euro 6d-temp	1er septembre 2019
Euro 6d	1er janvier 2021

Source : réalisé par l'auteure à partir des données issues de RAC et Les Echos (2022)

De telles normes supposent la mise en place de tests préalables d'homologation, le cycle européen de conduite (NEDC) a été mis en place en 1973 et mis à jour en 1996.⁴⁴ Or,

40 ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2021/6 (N° 152), p. 16-23

41 VIVIANI Mathieu, « Automobile : six questions sur la norme antipollution Euro 7 », *Les Echos*, le 10 novembre 2022 (consulté le 9 décembre 2022)

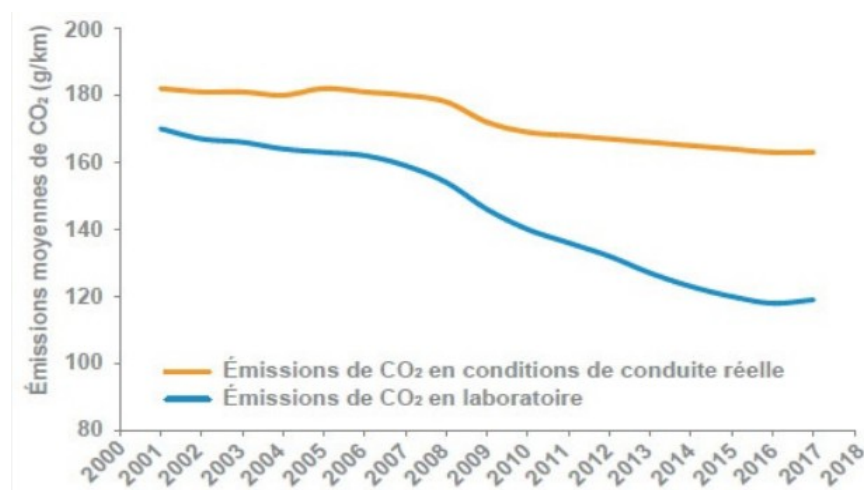
42 ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2021/6 (N° 152), p. 16-23

43 SCHUMACHER Aloïs, « Le « Dieselgate » une histoire sans fin ? Éléments de réflexion sur l'Affaire Volkswagen », *Allemagne d'aujourd'hui*, 2019/1 (N° 227), p. 81-95.

44 *Ibid.*

cette procédure de mesure était insuffisante car elle trop éloignée des conditions réelles d'utilisation du véhicule, ce qui a conduit l'Union européenne à adopter la *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures* ou WLTP (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et utilitaires légers). Introduite en 2017 suite au scandale du Dieselgate de 2015, cette nouvelle procédure se montre plus exigeante.⁴⁵ Toutefois, les données restent inférieures aux conditions réelles de conduites, estimées supérieures de 40% vis-à-vis des tests d'homologation effectués, démontrant les défaillances de ce système ce qui accentue la difficulté d'évaluer réellement les émissions polluantes des véhicules légers en vue d'établir des politiques plus efficaces en vue de durcir les normes de rejet d'émissions polluantes.⁴⁶ Les écarts majeurs entre les émissions théoriques et réelles ont conduit, après le scandale du Dieselgate, à l'introduction par la Commission européenne de la méthode RDE pour mesurer les émissions des véhicules en conditions réelles.⁴⁷ Les défaillances des normes et des procédure d'essai mettent en avant les lacunes du système mis en place par le passé et qui n'a pas permis à l'Union européenne de faire baisser les émissions polluantes dans ce secteur.

Graphique représentant la moyenne européenne des émissions de CO₂ des voitures neuves en conditions de conduite réelle et en laboratoire



Source : ICCT, 2019

45 AIT-EL-HADJ Smaïl, « Mutation technologique et transition environnementale : enseignements du cas de l'automobile », *Marché et organisations*, 2020, p. 185-206

46 *Ibid.*

47 Commission européenne, Communiqué de presse, « La Commission propose de nouvelles normes Euro 7 pour réduire les émissions polluantes des véhicules et améliorer la qualité de l'air », Bruxelles, le 10 novembre 2022.

Les règles relatives aux émissions polluantes complètent celles relatives aux émissions de CO₂. Toutefois, l'échec européen se situe au niveau de la réduction de ces émissions, qui ont augmenté ces dernières années. Dans une décision du 22 juin 2000 qui établit un programme de surveillance des émissions de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs, la Commission reconnaît qu'il faut établir des procédures de surveillance « objectives ».⁴⁸ Cette décision entérine l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de l'Union européenne à 120 g/km d'ici à 2005, ou 2010 au plus tard, alors que les associations de constructeurs automobiles s'engagent à atteindre l'objectif de 140 g/km .

Dans sa communication de 2005, le pouvoir exécutif européen met en avant les progrès des constructeurs automobiles sur la période 1995-2003, avec des émissions CO₂ de 163g/km pour l'ACEA (Associations des constructeurs automobiles européens) soit une réduction de 11,9% par rapport à 1995 pour cette association, représentant 22 g/km d'émissions CO₂ en moins. La Commission européenne souligne les avancées de l'industrie automobile mais se veut plus ambitieuse, mettant en avant l'insuffisance de ces résultats, moins encourageants que lors des années précédentes tandis que l'association KAMA (Korea Automobile Manufacturers Association) ne progresse pas suffisamment, avec une réduction de 9km/km en un an.⁴⁹ L'institution déplore l'augmentation des véhicules à moteur diesel dans les flottes de l'ACEA, la KAMA et la JAMA (Japan Automobile Manufacturers Association).

48 Décision n°1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs, le 22 juin 2000 (n'est plus en vigueur)

49 COM/2005/0269 final

Tableau des tendances de la structure des immatriculations de voitures neuves sur le marché par association et pour l'Union européenne

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variation '95-03' (2)
Essence	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	-21,0
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	23,5
Tous carburants	10241651	10811011	11226009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	12,6%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variation '95-03' (2)
Essence	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	-10,3
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	18,7
Tous carburants	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520643	1501937	1703960	38,1%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variation '95-03' (2)
Essence	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	-14,0
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	24,5
Tous carburants	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	152,8%
EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variation '95-03' (2)
Essence	74,5%	74,2%	74,6%	72,%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	-19,1
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	22,2
Tous carburants (3)	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	17,3%

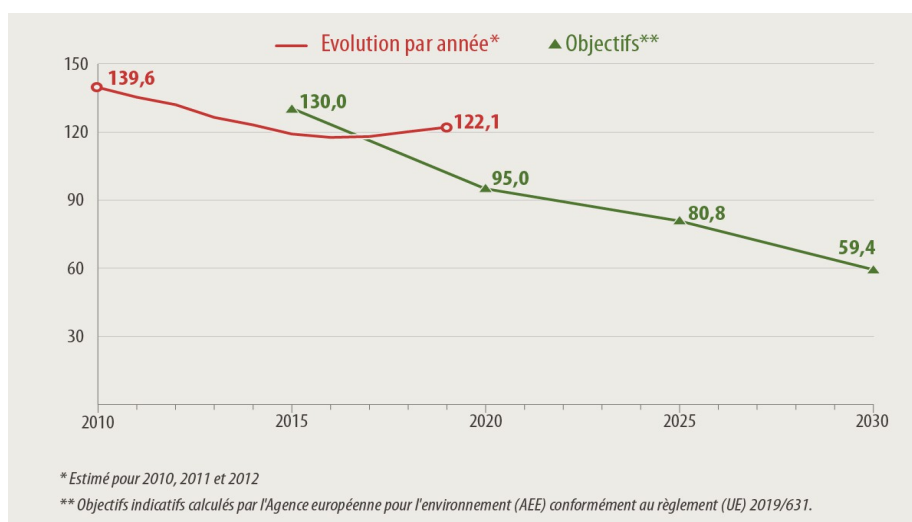
Source : COM /2005/0269

En effet, la part des véhicules diesel a doublé en l'espace de 8 ans, marquant les défaillances des normes encadrant les émissions polluantes du secteur automobile, car si une réduction des émissions CO₂ est perceptible, l'accroissement du nombre de véhicules roulant au diesel peut freiner les progrès vers une réduction effective des émissions polluantes. Cette montée exponentielle de la part de véhicules diesel manifeste les prémices d'une prise de conscience de la nécessité de réduire la mise en circulation de ces véhicules, conduisant à un scandale d'ampleur mondiale tel que le Dieselgate et *in fine* à la proposition de la Commission en 2021 d'interdire les moteurs thermiques pour les voitures neuves en 2035.⁵⁰

⁵⁰ DELLI Karima, Conférence sur « Les mobilités européennes : défi écologique, social et populaire », le 2 mars 2023, à Sciences Po Lille

L'exécutif européen a proposé le 19 décembre 2007 un règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans l'objectif de suivre son approche de réduction des émissions de CO₂ des véhicules légers.⁵¹ La limite proposée est en moyenne de 130 g/km et une sanction financière est applicable en cas de dépassement par le constructeur automobile concerné, tandis que l'Union s'est difficilement rapprochée de l'objectif de 120 g/km.⁵² Ci-dessous, un graphique nous renseigne sur l'évolution des émissions de CO₂ des véhicules légers en relation avec les objectifs indicatifs.

Graphique sur l'évolution des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves en g/km



Source : Agence européenne pour l'environnement (2021)

L'Union européenne est arrivée tardivement à cet objectif de 120 g/km et la tendance actuelle est à l'augmentation des émissions de CO₂, mettant en évidence la politique infructueuse des institutions en matière de réduction d'émissions polluantes. L'urgence de la lutte contre le changement climatique et cette hausse en émissions renforce la nécessité de prendre une décision ambitieuse telle que celle de bannir les moteurs thermiques, le transport routier étant le mauvais élève dans ce combat.

51 Décision n°1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs, le 22 juin 2000 (n'est plus en vigueur)

52 COM(2007) 19 final

B) Des politiques publiques en faveur du déploiement des véhicules à émissions nulles et faibles

Les normes nationales et européennes vont depuis quelques années dans le sens du développement de véhicules à faibles émissions, voire à émissions nulles comme les voitures électriques à batterie.

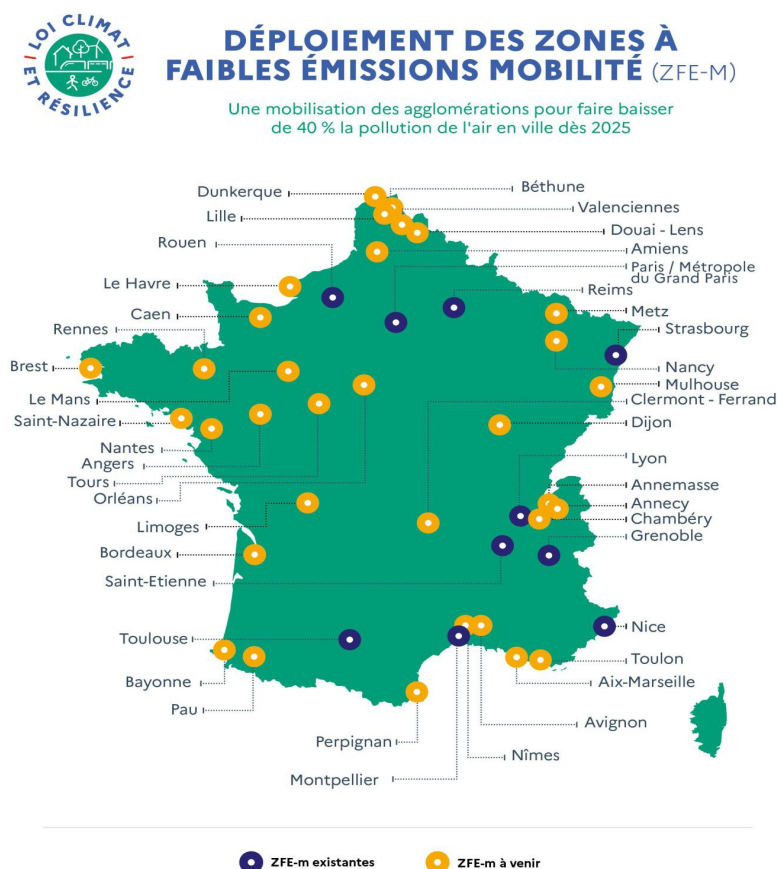
Conscientes que l'objectif de réduction d'émissions polluantes est difficile à atteindre sans électrification, les grandes villes européennes ont limité la circulation des voitures les plus polluantes, s'agissant notamment des véhicules roulant au diesel, après le scandale Volkswagen.⁵³ Des zones à faibles émissions (ZFE) se sont développées dans les grandes agglomérations telles que Paris, Madrid, Rome ou encore Berlin.⁵⁴ Plusieurs décisions sont prises au niveau national en vue de limiter la circulation de véhicules polluants, la France a notamment décidé de mettre en place des zones à faibles émissions depuis le 1er janvier 2023 dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, établies selon la vignette « Crit'Air » qui classe les véhicules selon les émissions d'oxydes d'azote et de particules fines. La généralisation de telles zones est prévue pour 43 agglomérations, 11 ont été créées à l'heure actuelle avec parmi elles Paris, Lyon et Grenoble,⁵⁵ représentées sur la carte ci-dessous.

53 MEILHAN Nicolas, « Comment faire enfin baisser les émissions de CO₂ des voitures », *La note d'analyse de France Stratégie*, 2019, p. 1-12

54 MORTUREUX Marc, « La pente est raide », *Revue Projet*, 2022/4 (N° 389), p. 24-27.

55 VINCLAIR Thomas, « Calendrier, contrôle, périmètre, dérogations : où en est la mise en place des ZFE en France ? », *Franceinfo*, publié le 2 février 2023 (consulté le 22 mars 2023)

Carte représentant les zones à faibles émissions sur le territoire français



Source : Ministère de la Transition écologique⁵⁶

La Commission européenne est pleinement consciente du développement de ces zones à faibles émissions et le prend en considération dans l'analyse d'impact de sa proposition d'interdire à la vente les véhicules à moteur thermique en 2035 : « La qualité de l'air continue d'être affectée par le trafic et la congestion, ce qui a conduit un nombre croissant de villes à introduire des zones à émissions faibles ou nulles limitant l'accès local aux véhicules à moteur à combustion interne et certains États membres annonçant la suppression progressive des ventes de véhicules à moteur à combustion interne ».⁵⁷

Plusieurs mesures sont prises dans les États membres en vue de stimuler les offres de véhicules à émissions nulles et faibles ainsi que les infrastructures de recharge.⁵⁸ Dans

⁵⁶ Direction de l'information légale et administrative, "Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : 11 métropoles concernées en 2022, Service-public.fr, le 4 novembre 2022

⁵⁷ SWD (2021) 613 final

⁵⁸ *Ibid.*

certaines pays comme la France, des bonus à l'achat sont destinés à limiter le coût élevé des voitures électriques, en vue d'inciter le consommateur à se diriger vers une mobilité plus verte. L'industrie des véhicules électrique est soutenue par certains États, comme le souligne Flavien NEUVY, Président de l'Observatoire Cetelem qui étudie la manière de consommer et la mobilité. Selon lui, « la voiture électrique reste une industrie très lourdement subventionnée ».⁵⁹ La suppression progressive de véhicules à moteur thermique se dessine déjà en Europe, notamment en Norvège, État tiers à l'Union européenne. En effet, le gouvernement norvégien a mis en place des incitations financières, directes et indirectes, en faveur du développement des véhicules électriques ce qui entraîne une préférence du consommateur pour ces véhicules. L'objectif de 100% de ventes de véhicules électriques en Norvège peut être atteint à travers cette préférence sans interdiction de véhicules thermiques.⁶⁰ Il existe différentes manières d'atteindre cet objectif, alors que plusieurs pays ont émis le souhait de mettre fin à la vente de véhicules à moteur thermique avec la France et le Royaume-Uni en 2040, les Pays-Bas en 2030. En revanche, d'autres États affirment leur neutralité technologique dans l'objectif de favoriser le dialogue entre décideurs politiques et représentants de l'industrie comme en Allemagne.⁶¹ Nous pouvons alors voir se dessiner un rejet progressif du modèle thermique dans certains pays et certaines zones, contexte propice à l'introduction d'une réglementation pro-électrification au niveau européen.

Le développement des véhicules à faibles émissions ou zéro-émission comprend une large gamme de modèles, s'agissant des véhicules électriques à batterie, les véhicules hybrides rechargeable ou encore des véhicules à hydrogène. Le déploiement de ces flottes est essentiellement le résultat de ces politiques publiques d'incitations financières destinées à influencer le choix du consommateur et participent à renforcer l'accessibilité à ce type de véhicules en contribuant à la baisse des coûts de production. La voiture individuelle constitue l'unique solution de déplacement au quotidien d'une grande partie de la population et c'est pourquoi il est nécessaire d'encourager l'usage de voitures zéro émission comme les véhicules électriques.⁶² Mais c'est aussi grâce à des quotas de vente imposés aux

59 FEITZ Anne, « La voiture électrique poursuit sa percée sur les routes européennes », *Les Echos*, le 16 juillet 2021, No 23495, p. 14 (consulté le 22 octobre 2022)

60 AUVERLOT D., MEILHAN N., MESQUI B. et POMMERET A., « Les politiques publiques en faveur des véhicules à très faibles émissions », France Stratégie, Rapport de mai 2018

61 *Ibid*

62 *Ibid*

constructeurs automobiles et la généralisation de ces procédés qui a pris forme en Europe.⁶³ En effet, les normes restreignant les normes d'émissions des véhicules neufs incitent la stratégie des constructeurs, même si cela a eu pour effet de développer les véhicules hybrides et réduire les émissions polluantes des véhicules à moteur thermique.⁶⁴

C) Un paysage législatif favorable à l'établissement de normes plus strictes

La vision européenne écartant le moteur thermique pour les voitures neuves en 2035 témoigne d'une « décision éclairée » de la part de la Commission européenne selon Louis-Pierre GEFFRAY.⁶⁵ Elle est d'autant plus éclairée qu'elle s'accompagne d'un ensemble de textes législatifs propices au succès du développement des véhicules électriques par le biais d'une réglementation plus stricte. Les principaux acteurs sur le marché automobile ont pointé du doigt la nécessité d'adopter une réglementation à la hauteur des objectifs fixés : l'ACEA s'est exprimé à ce sujet en mettant en avant que « Le récent accord visant à fixer un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 100 % pour les voitures et camionnettes neuves d'ici 2035 doit être reflété dans d'autres actes législatifs pertinents ».⁶⁶ Ces nouvelles normes sont pensées à travers un ensemble de législations au sein du paquet *Fit for 55*.⁶⁷ La Commission a publié le 14 juillet 2021 ce paquet climat en vue de concrétiser l'objectif de répondre aux objectifs du Green Deal. Constitué d'un ensemble de 12 propositions législatives, l'objectif est de réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990, et d'atteindre la neutralité climatique en 2050. Parmi elles, la proposition de révision sur les normes d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes a fait beaucoup parler d'elle, faisant passer les considérations climatiques au premier plan dans un secteur où les considérations industrielles ont souvent primé et empêché l'établissement de normes plus strictes. Cette mesure est cohérente avec les autres mesures du paquet *Fit for 55* et puise sa force de la volonté européenne d'être à l'avant-garde de la décarbonation du transport routier.

63 AUVERLOT D., MEILHAN N., MESQUI B. et POMMERET A, « Panorama des politiques publiques en faveur des véhicules à très faibles émissions », France Stratégie, Note de synthèse de mai 2018

64 *Ibid*

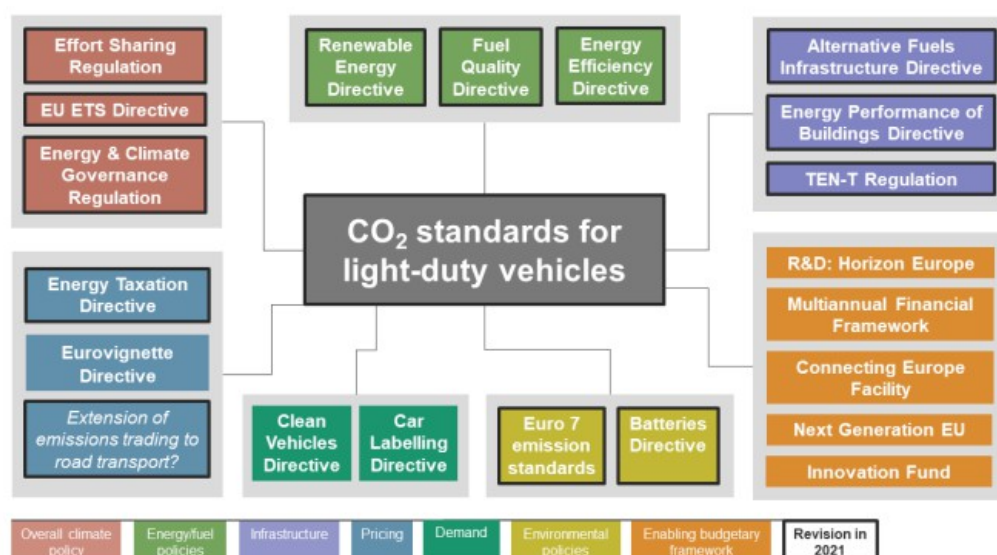
65 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

66 ACEA, « Soutenir une transition en douceur vers les véhicules électriques grâce à des solutions de recharge facilement accessibles sur les propriétés privées », le 6 décembre 2022

67 Ajustement à l'objectif 55

En effet, la Commission a mis en place une stratégie en faveur d'une mobilité durable et intelligente⁶⁸ en vue de penser l'avenir des transports sur le continent européen. Cette feuille de route vise notamment à développer une flotte de véhicules et camionnettes à zéro émission d'ici à 2050, un objectif ambitieux appuyé sur différentes politiques et une analyse d'impact « qui tient compte de l'interaction et de la combinaison des différentes politiques ».⁶⁹ La Commission se veut alors cohérente dans ses actions et la proposition de règlement sur les normes d'émissions CO₂ des véhicules et camionnettes se situe au carrefour d'un cadre politique complet et dense répertorié dans le document ci-dessous : des normes climatiques, énergétiques, environnementales, d'infrastructures et budgétaires.

Figure représentant le contexte politique et un panorama des interactions avec la proposition de la Commission européenne



Source : European Commission, « Inception impact assessment » (2020)

Les batteries constituent le principal sujet de préoccupation lorsqu'il s'agit de développer les véhicules électriques.⁷⁰ Ce type de motorisation tire sa limite fonctionnelle des batteries du fait de l'autonomie que celles-ci confèrent aux véhicules. Toutefois, les progrès technologiques ont permis d'atteindre aujourd'hui environ 300km d'autonomie, avec une prévision d'atteindre les 600km à l'avenir.⁷¹ Le 9 décembre 2022, un accord sur la loi

68 COM(2020) 789 final

69 SWD (2021) 613 final

70 Plus particulièrement les véhicules électriques à batteries.

71 AIT-EL-HADJ Smaïl, « Mutation technologique et transition environnementale : enseignements du cas de

pour une filière européenne de batteries durables a été trouvé entre le Parlement et le Conseil, texte qui a pour objectifs d'assurer une autonomie stratégique des industries ainsi que leur compétitivité.⁷² Il s'agit plus largement de développer l'industrie du recyclage des batteries en Europe à travers un modèle d'économie circulaire, pièce qui se recycle facilement selon l'expert mobilité et décarbonation du transport routier de l'IDDRI.⁷³ « Pour la première fois, nous avons une législations d'économie circulaire qui couvre le cycle de vie entier d'un produit » rapporte Achille Variati, au Parlement européen.⁷⁴ L'Union européenne se donne alors les moyens de parvenir aux objectifs qu'elle fixe pour le transport routier afin de limiter l'empreinte carbone des batteries pour les futures flottes, avec une prévision de 30 millions de véhicules électriques sur le territoire de l'Union européenne d'ici à 2030.⁷⁵ Le secteur industriel des batteries constitue alors un enjeu stratégique directement lié au développement de véhicules zéro émissions, c'est pourquoi la Commission européenne a autorisé le 26 janvier 2021 le lancement du projet « Innovation européenne dans la batterie », qui bénéficie d'une aide publique accordée par 12 États membres⁷⁶ à hauteur de 2,9 milliards d'euros en vue de renforcer la recherche sur l'ensemble de la chaîne des batteries.⁷⁷ L'évolution législative combinée à ce projet de recherche contribuent à renforcer la légitimité et la faisabilité de l'objectif 100% zéro émission.

Les critiques visant à limiter le développement des véhicules électriques se situent également au niveau du déploiement des infrastructures de rechargement. Les bornes de recharge constituent l'une des conditions essentielles à la croissance des flottes de voitures électriques et c'est pourquoi l'Union européenne doit veiller à ce que la mise en place de bornes de recharges soient suffisantes pour faire face à l'augmentation du nombre de voitures électriques dans les années à venir.⁷⁸ Nombreux sont ceux qui ont exprimé leurs

l'automobile », *Marché et organisations*, 2020, p. 185-206

72 CANFIN Pascal, « Accord sur la loi pour une filière européenne des batteries durables », LinkedIn, le 9 décembre 2022

73 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

74 GEREDAKIS Marie, « Batteries : de nouvelles règles européennes pour verdir les piles », *Ouest-France*, le 10 décembre 2022 (consulté le 22 décembre 2022)

75 Parlement européen, « De nouvelles règles européennes pour des batteries plus durables et éthiques », le 3 mars 2022, mis à jour le 12 décembre 2022.

76 L'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, l'Espagne, la France, la Finlande, la Grèce, la Pologne, la Belgique, la Slovaquie, la Suède et l'Italie

77 « Véhicules électriques : quels projets européens pour la production de batteries ? », *Vie-publique.fr*, le 9 février 2021 (consulté le 5 avril 2023)

78 AUVERLOT D., MEILHAN N., MESQUI B. et POMMERET A, « Panorama des politiques publiques en

inquiétudes au sujet des infrastructures de charge, qu'il s'agisse des citoyens, des personnes publiques mais aussi des représentants d'intérêts, face à la nécessité d'adapter l'aménagement du territoire en vue d'accueillir une flotte conséquente de véhicules électrique.⁷⁹ Le Parlement européen a également demandé à la Commission de mettre en œuvre des politiques cohérentes au sujet de divers secteurs y compris celui des infrastructures de recharge.⁸⁰ L'ACEA et T&E demandent à ce qu'un million de chargeurs publics soient implantés en Europe d'ici à 2024, de façon à ce que leur emplacement et la rapidité de charge des véhicules permettent un usage effectif des véhicules électriques.⁸¹ L'ACEA insiste à plusieurs reprises, dans ses prises de position et dans ses interventions médiatiques sur la nécessité d'un « déploiement généralisé des infrastructures de recharge ».⁸² La Commission européenne a répondu aux inquiétudes émises par une proposition de révision connexe du règlement relatif aux infrastructures pour carburants alternatifs en vue de développer un réseau de transport européen capable de répondre aux besoins des conducteurs de véhicules électriques dans tous les États membres. L'objectif proposé est l'installation tous les 60 kilomètres de deux bornes de recharge publique rapide d'ici à 2025.⁸³ En Allemagne, 1,8 milliard d'euros sont déployés en vue de déployer un réseau de bornes de recharge rapides, la Commission ayant validé cette aide d'État au regard du droit de la concurrence de l'Union européenne.⁸⁴

L'interdiction des véhicules thermiques en vente d'ici à 2035 nécessite des mesures plus strictes en matières d'émissions polluantes afin que ces véhicules soient plus propres sur les routes. En effet, les estimations portent à plus de 20% la proportion de voitures et de camionnettes à moteur thermique en 2050, le temps que les flottes se renouvellent. La proposition Euro 7 participe à la transition vers une mobilité propre et s'attaque aux émissions polluantes provenant des tuyaux d'échappement ainsi que des freins et des

faveur des véhicules à très faibles émissions », France Stratégie, Note de synthèse de mai 2018

79 BRINGAULT Anne, DUFOUR Lucile, MAKAROFF Neil, « La nécessité de renforcer l'atténuation pour atteindre l'objectif « Zéro émission nette » en 2050 », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 2018/1 (N° 89), p. 53-55.

80 Parlement européen, « Résolution du Parlement européen du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale », 2019/2930(RSP)

81 Transport & Environnement (T&E), 2021 Annual Report, March 2022

82 ACEA, « Soutenir une transition en douceur vers les véhicules électriques grâce à des solutions de recharge facilement accessibles sur les propriétés privées », le 6 décembre 2022

83 FEITZ Anne, « Bruxelles propose d'interdire les voitures diesel et à essence dès 2035 », *Les Echos*, le 14 juillet 2021 (consulté le 16 octobre 2022)

84 « La Commission valide 1,8 milliard d'euros d'aide à l'installation de bornes de recharge rapide pour véhicules électriques en Allemagne », *Contexte*, le 16 décembre 2022 (consulté le 16 décembre 2022)

pneumatiques.⁸⁵ Elle se combine avec les normes sur les émissions CO₂ pour assurer une meilleure qualité de l'air, notamment en ville. Nous pouvons alors considérer que les normes Euro 7 et CARS CO₂ dessinent ensemble la voie pour une réduction effective des émissions polluantes et envoient un message clair aux constructeurs automobiles : « Le passage à la mobilité électrique apportera des améliorations importantes à la qualité de l'air pour les citoyens. C'est pourquoi nos normes d'émissions de CO₂ et nos normes Euro 7 travaillent main dans la main pour garantir que nous obtenions plus de véhicules propres et abordables sur les routes européennes » selon Frans TIMMERMANS.⁸⁶ Le vice-président pointe du doigt le rôle de ces nouvelles normes dans le développement de flottes de véhicules électriques, participant à améliorer la durabilité des batteries et gagner la confiance des consommateurs. De plus, ces normes s'ajoutent et renforcent la directive sur les véhicules propres qui vise à stimuler le marché de véhicules à faibles ou zéro émission, modifiée face au constat que ce marché n'était pas suffisamment développé.⁸⁷ L'Union européenne justifie son intervention sur une telle législation à travers le principe de subsidiarité et considère que les États membres seuls ne peuvent mener une action suffisante visant à promouvoir les véhicules propres sur le marché.

L'électrification des véhicules suppose également de s'intéresser aux sources d'énergie. En 2019, selon l'Agence Internationale de l'Énergie, la part des énergies renouvelables électriques concernant le photovoltaïque et l'éolien était de 8%.⁸⁸ Alors que l'Union européenne se dirige vers le 100% renouvelables en 2050, divers scénarios mettent en avant la nécessité de « tout électrifier puis décarboner l'électricité ».⁸⁹ Il faut alors dans un premier temps électrifier l'ensemble des filières énergétiques pour sortir des énergies fossiles puis ensuite développer les énergies renouvelables afin de produire de l'électricité propre, ayant pour finalité une réduction efficace des émissions de CO₂ dues au transport

85 COM/2020/798 final

86 Commission européenne, Communiqué de presse, « La Commission propose de nouvelles normes Euro 7 pour réduire les émissions polluantes des véhicules et améliorer la qualité de l'air », Bruxelles, le 10 novembre 2022.

87 Directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.), L 188/116

88 GEFFRAY Louis-Pierre, « Impact Carbone : des véhicules légers, plus ou moins lourds....en émission », *Revue Transports urbains*, 2022, p. 15-19

89 LAURENT Éloi, « VIII / La transition vers la fin des énergies fossiles et un climat stable », dans : Éloi Laurent éd., *Économie pour le XXI^e siècle. Manuel des transitions justes*. Paris, La Découverte, « Repères », 2023, p. 159-182.

routier et individuel.⁹⁰ Il est possible de considérer que l'Union européenne a entrepris une électrification et une décarbonation de l'énergie de manière combinée, souhaitant accélérer la transition. La Commission européenne souhaite développer les énergies renouvelables pour soutenir son objectif de véhicules zéro émission en 2035.⁹¹ Le Parlement européen ajoute sa pierre à l'édifice en matière d'ambition pour les futurs véhicules électriques en Europe et adopte un amendement au huitième considérant marquant la volonté que « le parc automobile de l'Union puisse être alimenté par de l'électricité renouvelable ».⁹² La transition vers les énergies renouvelables progresse et l'Agence Internationale de l'Énergie prévoit que la proportion d'énergies renouvelables produisant l'électricité sera de 30% dans le monde d'ici à 2030.⁹³

L'évolution progressive des normes sur les émissions polluantes et de gaz à effet de serre conduit l'Union européenne et ses États membres à envisager la fin du moteur thermique. La transition vers des véhicules 100% zéro émission d'ici à 2035 est favorisée par des politiques publiques nationales ainsi qu'un panorama de textes européens qui rendent possible et favorisent une telle transition. Ce virage vers la décarbonation du transport routier résulte en partie de la volonté de l'Union européenne d'être leader dans la lutte contre le changement climatique.

II. La volonté d'affirmer le leadership climatique et industriel de l'Union européenne à l'échelle mondiale

L'engagement climatique de l'Union européenne s'est affirmé dès le Sommet de Rio de Janeiro et s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, montrant l'exemple à l'échelle internationale avec des politiques et des objectifs ambitieux, notamment celui d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050.⁹⁴ La volonté d'interdire les moteurs thermiques pour les voitures en 2035 est directement liée aux objectifs climatiques européens et s'inscrit dans une

90 CZERNY Igor, « L'électricité : l'énergie de l'avenir pour les véhicules individuels », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 13-18.

91 European Commission, « Inception impact assessment », 29.10.2020, Ref. Ares(2020)6081912.

92 COM(2021)0556 - C9-0322/2021

93 BRINGAULT Anne, DUFOUR Lucile, MAKAROFF Neil, « La nécessité de renforcer l'atténuation pour atteindre l'objectif « Zéro émission nette » en 2050 », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 2018/1 (N° 89), p. 53-55.

94 COM/2019/640 final

démarche diplomatique dans le but de placer l'Union comme chef de file de la lutte face au changement climatique.

A) Une diplomatie climatique puissante face à un enjeu politique mondial

L'ambition de la proposition de la Commission européenne visant à bannir les véhicules thermiques des ventes en 2035 est directement liée aux objectifs du Green Deal⁹⁵ et l'objectif de neutralité climatique en 2050. L'Union européenne souhaite conforter sa position de leader climatique en étant à l'avant-garde de mesures environnementales et climatiques dans le monde. Le transport routier a un rôle primordial à jouer au sein du Green Deal qui fixe un objectif de 90% de réduction d'émissions pour 2050. Suite à cette déclaration d'intentions ambitieuse, les institutions européennes multiplient les démonstrations de leur ambition climatique à l'international. Si le Green Deal témoigne de la diplomatie européenne pour le climat, les engagements internationaux et déclarations institutionnelles de l'Union mettent en avant sa volonté de conserver et renforcer sa place de leader dans la lutte contre le changement climatique. L'Union conserve cette position dans les négociations internationales sur les questions climatiques en vue de créer des alliances et s'afficher comme une partenaire puissante dans ce combat : « en matière de lutte contre le changement climatique, l'Europe a acquis une réelle expertise et un véritable leadership international que personne ne lui dispute ».⁹⁶

Le 28 novembre 2019, le Parlement européen adopte une résolution déclarant « l'urgence climatique et environnementale dans l'Europe et dans le monde ».⁹⁷ Cette déclaration est symbolique et les députés européens souhaitent par cette présente affirmer leur volonté d'intégrer les considérations environnementales et climatiques dans l'ensemble des législations européennes. Cette résolution est non contraignante juridiquement mais a une grande portée politique, elle constitue un « terreau fertile » pour des voix de plus en plus favorables pour l'environnement.⁹⁸ À plusieurs reprises, la déclaration faisant état de

95 Pacte vert pour l'Europe

96 PETIT Yves, « L'Union européenne et la lutte contre le changement climatique : une diplomatie au service d'un leadership ? », *Civitas Europa*, 2020/2 (N° 45), p. 353-371

97 Parlement européen, « Résolution du Parlement européen du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale », 2019/2930(RSP)

98 Entretien avec Lucas TRIPOTEAU, assistant parlementaire de Karima DELLI (eurodéputée EELV/ Présidente de la Commission Transports et Tourisme au Parlement européen)

l'urgence climatique met en avant un Parlement européen montrant l'exemple au reste du monde, s'appuyant sur l'objectif de diminution de 1,5°C fixé par les Accords de Paris ainsi que sur les données scientifiques fournies par le GIEC. L'organe législatif fait usage de sa diplomatie climatique pour mettre l'accent sur sa volonté de développer les véhicules zéro émissions, ciblant cette mesure comme étant l'une des préoccupations principales de l'Union en vue de réduire ses émissions de gaz à effet de serre. L'institution « prend acte de sa responsabilité institutionnelle en matière de réduction de son empreinte carbone; propose d'adopter ses propres mesures visant à réduire les émissions, y compris le remplacement de sa flotte par des véhicules à émission zéro, et invite tous les États membres à s'accorder sur un siège unique pour le Parlement européen ».⁹⁹

L'intégration de la lutte contre le changement climatique dans toutes les propositions et dans toutes les actions témoigne du leadership climatique incontestable de l'Europe. Laurence TUBIANA, Directrice de la Fondation européenne pour le climat, déclare que l'Union européenne est le meilleur atout visant la lutte contre ce phénomène « au niveau international, bien sûr, mais aussi pour faire avancer la transition sur le terrain, dans nos pays et nos régions ».¹⁰⁰ Au sein de toutes ses propositions, la Commission européenne met en avant l'Union comme étant un acteur majeur dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre. La notion de « leadership » est présente dans tous les textes et présentée comme une manière de faire face au défi que représente le changement climatique. Cette idée même de défi rend compte de l'enjeu non seulement climatique mais également politique et diplomatique : être au premier plan pour montrer l'exemple pour que l'ensemble de la planète voit en l'Union européenne une alliée puissante dans la lutte contre le changement climatique. Cette diplomatie climatique est assumée par l'Union européenne, ses institutions et les personnes publiques. Bas EICKHOUT, négociateur du groupe « Les Verts » a déclaré que cette ambition « prouve que l'Union européenne peut montrer la voie en matière d'action climatique et encouragera d'autres régions à intensifier leurs efforts ».¹⁰¹ Il est alors évident que l'attitude de l'Union européenne vise à affirmer son leadership climatique, d'autant plus que l'annonce de la fin du thermique est faite

99 Parlement européen, « Résolution du Parlement européen du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale », 2019/2930(RSP)

100 PETIT Yves, « L'Union européenne et la lutte contre le changement climatique : une diplomatie au service d'un leadership ? », *Civitas Europa*, 2020/2 (N° 45), p. 353-371.

101 PACKROFF Jonathan, SEAN GOULDING Caroll, « L'UE sonne le glas des véhicules essence et diesel », *Euractiv*, le 10 novembre 2022 (consulté le 17 novembre 2022)

quelques mois avant la COP26 de novembre 2021 à Glasgow.¹⁰² Dans sa proposition relative à l'interdiction des moteurs thermiques, la Commission européenne s'appuie sur sa stratégie «Une planète propre pour tous – Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat »¹⁰³ pour montrer au reste du monde que le leadership de l'UE est un exemple à suivre dans la lutte contre le réchauffement climatique.

B) Le fort potentiel de décarbonation de la voiture électrique

La nécessité de se diriger vers l'électrification des flottes de véhicules s'explique face aux limites du moteur thermique, du fait des émissions polluantes libérées mais également du bruit.¹⁰⁴ Selon Louis-Pierre GEFFRAY, les études sur la motorisation des véhicules en termes de cycle de vie sont réalisées depuis environ 20 ans mais cela fait environ 10 ans que les impacts environnementaux et climatiques sont clairement établis pour les différents types de motorisations. Dès lors, le cycle de vie ne tient plus seulement compte de son potentiel technique mais de son impact sur l'environnement, et c'est ce qui fait du choix de l'électrique le plus fort potentiel d'un point de vue de décarbonation du transport routier individuel.¹⁰⁵ Dans la pensée des experts et des chercheurs, l'avenir de l'automobile est électrique tandis que d'autres admettent que la voiture électrique a un rôle à jouer en vue de réduire l'empreinte carbone du transport routier. Ils affirment de manière unanime que le véhicule électrique marque une rupture au regard des émissions CO₂¹⁰⁶ ou encore que « la voiture du XXI^{ème} siècle sera électrique ou ne sera pas ». ¹⁰⁷

En effet, les promesses du véhicule électrique sont mises en avant par divers acteurs parmi lesquels les défenseurs de l'environnement, les institutions et les experts du climat. Le GIEC affirme que « Les véhicules électriques alimentés par de l'électricité bas-carbone offrent le principal potentiel de décarbonation des transports terrestres, en analyse de cycle

102 LABOUE Pierre, « La fin des moteurs thermiques en Europe : le retour du Vieux Continent sur la scène énergétique ? », IRIS, le 22 juillet 2021

103 COM (2018) 773 final

104 AIT-EL-HADJ Smaïl, « Mutation technologique et transition environnementale : enseignements du cas de l'automobile », *Marché et organisations*, 2020, p. 185-206

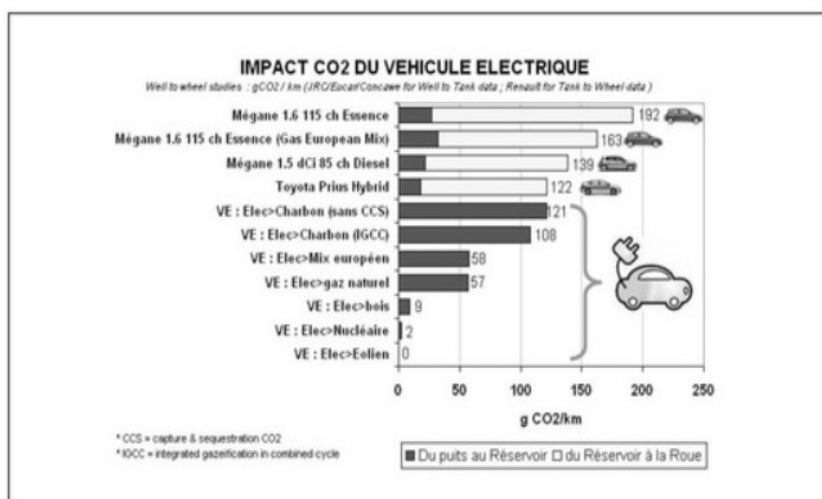
105 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

106 KOSKAS Thierry, PELATA Patrick, « Dans dix ans, une automobile sur trois sera une automobile électrique », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 75-82.

107 CZERNY Igor, « L'électricité : l'énergie de l'avenir pour les véhicules individuels », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 13-18.

de vie ».¹⁰⁸ Cette affirmation est confirmée par les études menées qui comparent les émissions en CO₂ des véhicules électriques face aux véhicules thermiques et hybrides, comme le montre le graphique ci-dessous.

Graphique comparant l'impact CO₂ du véhicule tout électrique et de véhicules thermiques et hybrides sur l'ensemble du cycle de vie



Source : KOSKAS T., PELETA P. (2009)

Dans l'écrasante majorité des cas, l'empreinte carbone de la voiture électrique est inférieure à celle des voitures thermiques ou hybrides. L'Association pour le développement de la mobilité électrique (AVERE) affirme que dans l'actuel mix énergétique, son empreinte carbone est 3 fois plus faible que celle de la voiture à moteur thermique.¹⁰⁹ Transport&Environnement (T&E) insiste fortement dans toutes ses prises de position sur la place de l'électrification des flottes de véhicules dans la décarbonation du transport routier en Europe.¹¹⁰ L'AEE souligne la nécessité de supprimer les barrières à l'électrification du transport, notamment routier, et encourage le développement de flottes de véhicules électriques pour répondre au besoin de diminuer les émissions de CO₂ dans ce secteur précis. Convaincue que l'électrification participera en majeure partie à atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, l'AEE met en avant la réduction fondamentale de la

108 « L'Europe passe à la voiture électrique en 2035: un virage historique », *Levif.be*, le 8 juin 2022 (consulté le 16 octobre 2022)

109 AVERE vision - Zero-emission mobility for all, AVERE Website

110 Transport & Environnement (T&E), « Exit l'ancien (moteurs), place au nouveau (mobilité zéro émission) », le 4 mai 2020

consommation de pétrole¹¹¹ tandis que les défenseurs de l'environnement et du climat voient plus loin et pointent du doigt la sortie des énergies fossiles.¹¹² Nous pouvons relever la cohérence de la sortie du pétrole en 2035 en vue d'atteindre la neutralité climatique en 2050 du fait de la durée de vie moyenne d'un véhicule qui est de 15 ans.¹¹³ Il s'agit d'un choix stratégique aligné avec les objectifs européens et qui renforcent l'intérêt de la voiture électrique.

Toutefois, l'électrification constitue l'une des voies vers une mobilité bas carbone en Europe, d'autres solutions technologiques sont envisageables pour développer un transport plus durable même si leur potentiel technologique ou de décarbonation est moins intéressant que la solution du véhicule électrique à batterie. En effet, concernant tout d'abord le biogaz, le potentiel de décarbonation est équivalent mais cette solution n'est pas viable pour un déploiement à grande échelle de véhicules fonctionnant avec ce type de carburant. Quant à l'hydrogène, son usage est plus contraignant en raison des pertes liées à sa production ainsi que de son surcoût et sa surconsommation à l'usage par rapport à la voiture électrique à batterie.¹¹⁴ Ce carburant est donc peu envisageable en l'état de son potentiel technologique en termes économique et technique.¹¹⁵ Dès lors, la solution de la voiture électrique s'impose naturellement en l'état du savoir technique et permet une réduction effective de l'empreinte carbone, mais son fort potentiel de décarbonation doit toutefois se coupler à davantage de frugalité selon Louis-Pierre GEFFRAY. L'AEE insiste également sur cette frugalité en matière de transport et même si l'électrification des flottes constituent une étape nécessaire pour aller vers une mobilité verte, il convient d'évoluer vers des modes de transport non motorisés, revoir nos usages en matière de mobilité.¹¹⁶

C) Un choix politique questionnant le principe de neutralité technologique

Comme nous l'avons vu précédemment, la proposition de la Commission d'interdire les moteurs thermiques en 2035 s'inscrit dans la volonté d'assurer le leadership climatique

111 Rapport de l'AEE N°20/2016, « Les véhicules électrique en Europe », Agence européenne pour l'environnement, le 26 septembre 2016

112 Transport & Environnement (T&E), « Exit l'ancien (moteurs), place au nouveau (mobilité zéro émission) », le 4 mai 2020

113 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

114 *Ibid.*

115 APPERT Olivier, « Energie et mobilité durable », *Annales des Mines*, 2009, p. 8-12

116 Rapport de l'AEE N°20/2016, « Les véhicules électrique en Europe », Agence européenne pour l'environnement, le 26 septembre 2016

de l'Union ainsi que son avance technologique. Le contexte politique laisse entrevoir d'ores et déjà la fin des moteurs thermiques ainsi que des véhicules hybrides rechargeables.¹¹⁷ La priorité est en effet donnée à la lutte contre le changement climatique et dominait les débats et négociations au sein des institutions européennes.¹¹⁸

Toutefois, la question autour du respect de la neutralité technologique de la Commission apparaît face à l'élan donné en faveur du développement de véhicules électriques.¹¹⁹ Pourtant, la Commission européenne précise que sa proposition de règlement est « neutre sur le plan technologique et sera assortie de mesures visant à encourager l'utilisation de carburants à zéro émission et des infrastructures de recharge. »¹²⁰ L'ensemble des impulsions normatives présentes dans d'autres textes conduisent cependant à nous poser la question de savoir si ces nouvelles normes amoindrissent la neutralité technologique de l'Union européenne, et notamment de la Commission, où si le choix de la voiture électrique s'impose du fait de son potentiel de réduction de l'empreinte carbone du transport routier. La réponse ne saurait être arrêtée, tant les considérations sont nombreuses : d'abord celle du climat, mais aussi celle du marché ou encore l'accessibilité.¹²¹ De manière indirecte, les normes européennes peuvent bénéficier à une technologie particulière, en l'occurrence le véhicule électrique. En effet, la Commission européenne reconnaît leur potentiel de décarbonation ainsi que l'intensification de telles flottes entre 2020 et 2030. Dans sa proposition de règlement relative aux batteries, l'exécutif européen est conscient que ce phénomène est largement lié aux impulsions législatives de l'Union du fait de normes d'émissions CO₂ de plus en plus strictes.¹²² L'AEE considère toutefois que l'objectif d'émissions CO₂ fixé à 95g de CO₂/km n'était pas suffisant pour une intégration effective et en grand nombre des véhicules électriques sur le marché. Nous pouvons considérer les législations connexes telles que la directive sur la qualité des carburants et la directive sur les énergies renouvelables, pourtant axées sur les biocarburants, comme des normes permettant de manière indirecte de soutenir le déploiement de véhicules électriques à batterie.¹²³

117 European Parliament, The Future of the EU automotive sector, Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life policies, October 2021

118 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

119 Voitures électriques à batterie

120 COM/2021/556 final

121 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

122 COM/2020/798 final

123 Rapport de l'AEE N°20/2016, « Les véhicules électrique en Europe », Agence européenne pour l'environnement, le 26 septembre 2016

Alors que la régulation du marché s'est pendant longtemps contentée d'être neutre en Europe, la Commission s'appuyait sur les trois grands principes établissant son modèle de gouvernance : la préservation des capacités des industries, la compétition loyale et enfin la neutralité technologique. Ce mode de gouvernance n'apparaît plus adapté aujourd'hui face à la lutte contre le changement climatique et « l'Europe intervient de façon plus contraignante, elle oriente l'industrie automobile vers la mobilité verte par un pacte vert ».¹²⁴ Guidée par le Green Deal, la proposition de la Commission visant l'interdiction des moteurs thermiques en 2035 dirige les constructeurs automobiles vers la voiture électrique tout en définissant des normes davantage précises notamment en ce qui concerne la réglementation sur les batteries.¹²⁵ Néanmoins, au sein du texte, la neutralité technologique est explicitée au neuvième considérant : « Différentes technologies sont et restent disponibles pour atteindre l'objectif «zéro émission» à l'échelle du parc. Les véhicules à émission nulle comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, et les innovations technologiques se poursuivent ».¹²⁶ Ce considérant n'a pas suffi à convaincre l'ensemble des décideurs publics et le groupe PPE, centre-droit, regrette l'absence de davantage de « diversité technologique ».¹²⁷

L'amendement adopté par les députés européens apporte une modification visant à affirmer l'ouverture au développement d'autres technologies : « tandis que les innovations technologiques se poursuivent ».¹²⁸ En effet, au sein du Parlement européen, les principaux points de débats tournaient autour du fait qu'une solution technologique était favorisée pour l'avenir de l'automobile, celle de la voiture électrique à batterie. Au sein du parti centriste Renew Europe, les eurodéputés étaient divisés en deux volets : un groupe plus proche de la droite répondant aux préoccupations de l'industrie automobile et l'autre plus proche de la gauche avec une considération environnementale prédominante. Dominique RIQUET,

124 ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2021/6 (N° 152), p. 16-23.

125 *Ibid.*

126 COM/2021/556 final

127 PACKROFF Jonathan, SEAN GOULDING Caroll, « L'UE sonne le glas des véhicules essence et diesel », *Euractiv*, le 10 novembre 2022 (consulté le 17 novembre 2022)

128 COM(2021)0556 - C9-0322/2021

rapporteur pour la Commission ITRE, n'a pas remis en question la nécessité de décarboner le transport routier mais a défendu un objectif de réduction de 95% des émissions de CO₂ d'ici à 2035. L'eurodéputé a en effet souhaité préserver la neutralité technologique, en adoptant une méthodologie carbone basée sur le cycle de vie du véhicule (production, utilisation, destruction/recyclage) et non uniquement « au pot d'échappement » telle que retenue par la Commission, ouvrant ainsi la possibilité de maintenir des véhicules thermiques performants, tels que les hybrides, pour leur commercialisation après 2035.¹²⁹ Nicolaï COULOMBEZ est conscient des contraintes technologiques et physiques du déploiement de flottes de véhicules fonctionnant avec de l'hydrogène décarboné, du fait des limites liées au perte par l'électrolyse qui demande beaucoup d'électricité.¹³⁰ Du côté du PPE, parti politique défenseur des intérêts de l'industrie, les eurodéputés mettent avant la nécessité de laisser plus d'alternatives ouvertes au niveau de la recherche et du développement. Le parti pro-industrie défendait une décarbonation à 90% pour 2035 en vue de laisser de la marge aux constructeurs automobiles.¹³¹ Françoise GROSSETETE, eurodéputée PPE, a exprimé ses regrets autour de l'impulsion donnée au « tout-électrique » et défend l'idée d'un « mélange d'alternatives pour favoriser la voie vers une mobilité plus propre ». ¹³²

Ainsi, en considération qu'une technologie et son cycle de vie sont mis en relation avec ses capacités environnementales, la voiture électrique répond aux besoins de l'Union européenne en vue de réduire ses émissions CO₂ tandis que les autres technologies connaissent des contraintes ne permettant pas leur développement à grande échelle. Si le véhicule électrique est toujours limité dans ses capacités lié à son autonomie, à la capacité de recharge et à son coût, la recherche et développement permettent d'innover et d'améliorer son potentiel. Les investissements sont dirigés vers la voiture électrique et certains constructeurs automobiles se sont lancés sur la voie de l'électrification de leurs flottes, la proposition de l'exécutif européen et l'ensemble des textes normatifs favorisant cette solution.¹³³ Cette propulsion vers le tout-électrique a toutefois provoqué le retrait du soutien de l'Allemagne au moment du vote au Conseil de l'Union européenne, laissant une

129 Entretien avec Nicolaï COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

130 *Ibid.*

131 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

132 PERROTTE Derek, DUPONT-CALBO Julie, « Pollution : le Parlement européen sur une ligne dure », Les Echos, No 22795, p. 19

133 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

porte d'entrée aux carburants alternatifs durables au sein des normes Euro.¹³⁴ Une clause de révision au sein de la proposition de la Commission prévoit de plus la prise en compte des évolutions technologiques en vue de diversifier les choix laissés aux constructeurs et aux usagers.¹³⁵

*
**

Depuis 1990, l'Union européenne a fait évoluer ses normes sur les émissions polluantes du secteur routier, révisées régulièrement de façon à les durcir progressivement en considération de la lutte contre le changement climatique. Diverses politiques publiques nationales et européennes ainsi qu'un ensemble de législations conduisent à favoriser l'électrification des flottes de véhicules en Europe. En effet, le potentiel de décarbonation de la voiture électrique est en mesure de placer le continent européen sur la voie de la neutralité climatique en 2050, le 100% zéro émission en 2035 faisant partie intégrante de la diplomatie climatique européenne. Si le choix de l'électrique fut critiqué pour l'absence de diversité technologique, la Commission européenne a souhaité laisser une porte ouverte aux carburants alternatifs au sein d'un considérant non contraignant juridiquement en vue d'affirmer sa neutralité technologique toutefois discutable. Combinées à un paysage législatif favorable au déploiement de véhicules à émissions faibles ou nulles, les normes d'émissions CO₂ de plus en plus strictes nous conduisent à penser que la fin du thermique était d'ores et déjà perceptible ou du moins envisageable depuis plusieurs années. Le lobby automobile a sans cesse repoussé l'établissement de normes plus strictes mais n'a pas proposé de solution technologique alternative pour mettre fin au moteur thermique, leur puissance est remise en cause aujourd'hui face à la capacité du lobby environnemental à se mobiliser pour des objectifs plus ambitieux.

134 « A Bruxelles, les institutions dans l'attente d'une sortie de crise sur les émissions CO₂ des voitures », *Contexte*, Briefing du 20 mars 2023 (consulté le 21 mars 2023)

135 « L'Allemagne revient à la charge sur les carburants alternatifs, la France ne la soutient pas », *Contexte*, Briefing du 28 février 2023 (consulté le 2 mars 2023)

Chapitre 2 : L'inversion du rapport de force entre lobby automobile et voix environnementale en Europe

Les négociations autour des nouvelles normes d'émissions CO₂ pour les voitures ont déclenché une bataille de lobbying considérable ces dernières années, celle-ci s'est intensifiée à l'approche de la proposition de la Commission. La particularité des campagnes des représentants d'intérêts autour de cette décision réside dans le renversement du rapport de puissance entre le lobby représentant les intérêts de l'industrie et de l'automobile et le lobby environnemental et climatique. Ce changement est fondamental pour la compréhension de la prise de décision et des enjeux autour de la nouvelle réglementation, ce qui nous amène à l'étude dans un premier temps des défaillances du lobby automobile pour mettre en lumière cette inversion du rapport de force, en s'intéressant dans un second temps à la place croissante de la lutte contre le changement climatique, et par conséquent de la puissance de la voix environnementale au sein de l'Union européenne.

I. Les défaillances du lobby automobile autour de cette décision

Pour la première fois, et de manière historique, le lobby automobile ne parle pas d'une seule voix mais se retrouve affaibli par une position désynchronisée. Les constructeurs automobiles sont divisés dans leurs objectifs et l'émergence du lobby automobile électrique contribue à cette fragmentation.

A) La puissance historique du lobby automobile contre des objectifs stricts jusqu'à aujourd'hui

Le lobby automobile a toujours affirmé son opposition face à des objectifs plus stricts en matière d'émissions de CO₂ mais aussi face aux normes environnementales.

Les moyens financiers des constructeurs automobiles sont particulièrement importants : en 2020, 9 millions d'euros ont été dépensés par le lobby automobile à Bruxelles.¹³⁶ Le poids du lobby automobile est visible à la capitale européenne avec la présence d'environ 70 lobbyistes et une prédominance de l'industrie allemande qui est

¹³⁶ Transport & Environnement (T&E), 2021 Annual Report, March 2022

responsable la moitié du budget annuel des lobbies automobiles au sein de la bulle européenne.¹³⁷

Au-delà de leur puissance financière importante, ils tirent leur force de leur union au sein de l'Association Européenne des Constructeurs Automobiles (ACEA). Fondée en 1991, cette association réunit 2 organisations représentant l'industrie automobile jusqu'en 1990 : le Comité de liaison de l'industrie automobile des pays de la Communauté européenne (CLCA) et le Comité des constructeurs automobiles du Marché commun (CCMC). Alors réunies au sein d'une même organisation, leur puissance en matière de représentation d'intérêts s'est accrue avec l'ouverture d'un bureau permanent à Bruxelles pour tisser des liens plus forts avec les fonctionnaires européens tout en suivant de près l'agenda politique.¹³⁸ Aujourd'hui, l'ACEA rassemble 14 groupes de constructeurs automobiles : Toyota, Renault Group, Iveco Group, Hyundai, Daimler Truck, Volvo, Volkswagen, BMW Group, DAF, Ford, Honda, Mercedes et Jaguar.¹³⁹

Leurs stratégies se sont développées au fur et à mesure de l'évolution institutionnelle de l'Union européenne : les constructeurs automobiles font usage de stratégies nationales, certains groupes nationaux dominant le secteur comme les constructeurs allemands tels que Volkswagen. D'autre part, une présence à Bruxelles fut nécessaire dans la mesure où le Conseil de l'Union européenne a également pris une place importante au cœur de la prise de décision.¹⁴⁰ De plus, la Commission était proche des euro-groupes en vue de l'élaboration de ses politiques, les constructeurs automobiles profitent du manque d'expertise du pouvoir exécutif pour faire pression en défendant leur position contre des propositions plus strictes.¹⁴¹ En ce sens, l'ACEA joue un rôle clé, permettant à l'industrie automobile de parler d'une seule voix et d'affirmer une position commune. Un seuil de 75% a été introduit dans le mécanisme de vote à la majorité, contribuant directement à établir une position unie : cette représentation collective permet de s'opposer plus fermement à des propositions de la Commission visant à durcir les

137 KATZEMICH Nina, « Dieselgate and the German Car Industry », dans: ALTER-EU (Ed.): Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights, Bruxelles 2018, p. 88–105

138 M. McLAUGHLIN Andrew, JORDAN Grant, A.MALONEY William, « The Corporate Lobbying in the European Community », Journal of Common Market Studies, Volume 31, No. 2, June 1993

139 Site officiel de l'ACEA : <https://www.acea.auto>, consulté le 4 avril 2023 à 17:26

140 M. McLAUGHLIN Andrew, JORDAN Grant, A.MALONEY William, « The Corporate Lobbying in the European Community », Journal of Common Market Studies, Volume 31, No. 2, June 1993

141 BUTT PHILIP, A. « Pressure Groups in the European Community », UACES, 1985, Occasional Paper No. 2

normes d'émissions des voitures comme se fut le cas pour la décision de fixer des limites plus strictes après 1996.¹⁴²

Continuellement, les constructeurs automobiles vont repousser les propositions en jouant la carte du temps. Président de Fiat en 2003, Umberto AGNELLI a déclaré : « Il est impossible de considérer que moins de dix ans est la période dont nous avons besoin pour acquérir une crédibilité technologique »¹⁴³ La majorité des constructeurs automobiles souhaite conserver le modèle de la voiture thermique et ralentir l'électrification, défendant des objectifs vagues ce qui contribue à nourrir les clivages entre l'industrie automobile et les représentants d'intérêts de défense de l'environnement.¹⁴⁴ Le lobby industriel est puissant au travers de ses stratégies de lobbying, les constructeurs automobiles entretenant des relations étroites avec les décideurs publics. En effet, le registre de transparence indique que l'ACEA a rencontré à 91 reprises, depuis le 1er décembre 2014, des représentants issus de la Commission, des différentes DG.¹⁴⁵ Ils exercent aisément une pression au sein du processus décisionnel à travers les liens personnels qu'ils ont avec les fonctionnaires, certains ayant exercé des fonctions au sein de l'Union avant de devenir lobbyiste pour l'industrie automobile, ou en ayant une double casquette.¹⁴⁶

Cette toute-puissance rend compte du « déséquilibre structurel de la concurrence entre le lobby automobile et le lobby environnemental ». Au moment de la proposition définissant l'objectif pour 2020, les lobbyistes de l'industrie automobile et en particulier les groupes allemands, se sont rapprochés des gouvernement en vue d'affaiblir le règlement.¹⁴⁷ Les patrons des grands groupes ont directement visés les commissaires chargés du climat et de l'industrie pour respectivement demander des concessions ou un soutien face aux inquiétudes des industriels du secteur, conduisant à freiner la refonte du règlement 443/2009. De même, une nouvelle proposition publiée par la Commission en 2017 avait

142 Site officiel de l'ACEA : <https://www.acea.auto>, consulté le 4 avril 2023 à 17:26

143 M. McLAUGHLIN Andrew, JORDAN Grant, A.MALONEY William, « The Corporate Lobbying in the European Community », *Journal of Common Market Studies*, Volume 31, No. 2, June 1993

144 HAAS Tobias, SANDER Hendrik, « Le lobby automobile européen. Analyse critique de l'influence de l'industrie automobile », Mars 2019, Rosa Luxembourg Stiftung Bureau de Bruxelles

145 List of meetings "Association des Constructeurs Européens d'Automobiles" has held with Commissioners, Members of their Cabinet or Director-Generals since 01-12-2014 under its current ID number in the Transparency Register: "0649790813-47", Last update on 16-01-2023

146 HAAS Tobias, SANDER Hendrik, « Le lobby automobile européen. Analyse critique de l'influence de l'industrie automobile », Mars 2019, Rosa Luxembourg Stiftung Bureau de Bruxelles

147 NOWACK Felix, STERNKOPF Benjamin, « Le lobbying dans la politique des transports : impact de la représentation d'intérêts au niveau national et européen dans le contexte du développement durable des transports », IVP Discussion Paper 2/2015, Berlin 2015.

pour but d'organiser les modalités d'atteinte des objectifs cibles d'émissions d'ici à 2035 et 2030. Le chef de la VDA a obtenu une approche vague, en pourcentage plutôt qu'un objectif cible fixe. Les pressions exercées par les ministres allemands sur la Commission Juncker ont porté leurs fruits puisque la proposition ne contient aucun quota de véhicules électriques.¹⁴⁸ Toutefois, l'objectif intermédiaire prévu pour 2035 laisse transparaître les premières faiblesses du lobby automobile.¹⁴⁹

B) L'impact majeur du Dieselgate : la perte de confiance des constructeurs automobiles vis-à-vis des institutions et de la société

La volonté de maintenir le règne des moteurs thermiques est mis à mal au moment où éclate l'affaire du « Dieselgate », fraude géante de Volkswagen concernant les rejets polluants de ses véhicules roulant au diesel. La pratique frauduleuse a concerné plusieurs constructeurs automobiles¹⁵⁰, tels que Daimler ou Opel¹⁵¹, et provoqua un scandale mondial d'une telle ampleur qu'elle a entraîné une méfiance significative de la part des usagers mais aussi des institutions européennes.¹⁵²

L'affaire est dévoilée au grand jour par l'International Council on Clean Transportation, organisme non-gouvernemental américain, qui démontre en octobre 2014 que les émissions de certains véhicules diesel du groupe Volkswagen étaient largement supérieures en conditions réelles par rapport aux tests d'homologation.¹⁵³ Le constructeur a utilisé des dispositifs d'invalidation au sein des voitures diesel, lui permettant de prétendre respecter les seuils réglementaires¹⁵⁴. Le bilan est catégorique : les émissions d'oxydes d'azote sont de 15 à 35 fois supérieures aux seuils établis au sein des normes européennes Euro 6. Le scandale s'intensifie lors de l'annonce de Martin WINTERKORM, alors Président du groupe Volkswagen, qui reconnaît qu'11 millions de véhicules diesel sont

148 NOWACK Felix, STERNKOPF Benjamin, « Le lobbying dans la politique des transports : impact de la représentation d'intérêts au niveau national et européen dans le contexte du développement durable des transports », IVP Discussion Paper 2/2015, Berlin 2015.

149 BECKER Markus, SCHULT Christoph, TRAUFEITER Gerald: « Abgasplan der EU-Kommission Berlin will deutsche Autoindustrie schützen », Spiegel Online, 07.11.2017 (consulté le 24 mars 2023)

150 AIT-EL-HADJ Smaïl, « Mutation technologique et transition environnementale : enseignements du cas de l'automobile », *Marché et organisations*, 2020, p. 185-206

151 ALTER-EU: Introduction, dans: ALTER-EU (Ed.): *Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights*, Bruxelles 2018, 6–15.

152 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

153 ICCT, « Real-world exhaust emissions from modern diesel cars », October 11, 2014

154 ALTER-EU: Introduction, dans: ALTER-EU (Ed.): *Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights*, Bruxelles 2018, 6–15.

concernés dans le monde entier, dont 8,5 millions en Europe. Cette affaire est perçue comme un événement poignant à l'heure de la lutte contre le réchauffement climatique et un scandale sanitaire, mais c'est aussi une démonstration de la puissante emprise du lobby automobile, et notamment de l'industrie allemande. En effet, si le scandale du Dieseldgate a provoqué autant de colère, c'est en partie lié au fait que des politiciens et instances gouvernementales en avaient connaissance mais ont gardé le silence sur cette affaire.¹⁵⁵

Le 17 décembre 2015, une commission d'enquête sur les émissions automobiles est lancée à l'initiative du Parlement européen, poussée par Karima DELLI, Présidente de la Commission TRAN.¹⁵⁶ L'eurodéputée EELV imaginait déjà après que ce scandale ait éclaté « la mort désormais programmée du diesel » en Europe¹⁵⁷ et marque les débuts de la remise en cause croissante du modèle thermique sur le continent. Le pouvoir exécutif européen a réagi en introduisant de nouveaux tests afin de mesurer les émissions polluantes en conditions réelles, via la méthode RDE, tout en renforçant ses pouvoirs et ceux des États membres en termes de surveillance du marché.¹⁵⁸ Ce scandale a provoqué un changement décisif dans le mode de fonctionnement de la Commission européenne en matière d'élaboration des réglementations pour les véhicules, qui jusque là respectait les principes de cogouvernance, de visibilité et de neutralité technologique que nous avons étudié précédemment dans cette étude. Concernant le premier principe, cela consistait en l'intégration de l'ACEA dans les négociations sur les émissions polluantes. Le principe de visibilité permettait aux industries de s'adapter aisément aux nouvelles réglementations. Le pouvoir exécutif a toujours été à l'écoute des besoins et des inquiétudes des constructeurs automobiles et c'est pourquoi l'affaire du Dieseldgate a provoqué un bouleversement majeur.¹⁵⁹ Les fonctionnaires européens cessent leur « démarche progressive et patiente à l'égard de l'industrie et ouvre une évolution, à marche forcée, vers le véhicule électrique à

155 ALTER-EU: Introduction, dans: ALTER-EU (Ed.): Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights, Bruxelles 2018, 6–15.

156 DELLI Karima, Conférence sur « Les mobilités européennes : défi écologique, social et populaire », le 2 mars 2023, à Sciences Po Lille

157 DELLI Karima, « Dieseldgate, Repenser la mobilité sans diesel », 2019, Actes Sud, p. 72

158 Commission européenne, Communiqué de presse, « La Commission propose de nouvelles normes Euro 7 pour réduire les émissions polluantes des véhicules et améliorer la qualité de l'air », Bruxelles, le 10 novembre 2022.

159 ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », Le journal de l'école de Paris du management, 2021/6 (N° 152), p. 16-23.

batterie ».¹⁶⁰ Cette attitude en opposition au moteur thermique résonne comme une émancipation de l'Union vis-à-vis de l'industrie automobile et les normes sur les émissions polluantes se sont renforcées ces dernières années à la suite du scandale. Nous pouvons considérer que l'ambition de la Commission et du Parlement européen de se diriger vers une réduction de 100% des émissions de CO₂ d'ici à 2035 témoigne d'une volonté de s'émanciper de la suprématie du lobby automobile ainsi que du modèle thermique.¹⁶¹ En effet, pour Nicolaï COULOMBEZ, le scandale du Dieseldate a « été très dommageable en termes d'image pour les constructeurs automobiles européens »¹⁶², notamment au Parlement. Cet événement est en grande partie responsable de l'inversion du rapport de force entre lobby automobile et lobby environnemental, « la politique fait beaucoup moins confiance aux constructeurs ».¹⁶³ Ce scandale a conduit l'Union européenne à légiférer de manière plus contraignante, ce qui témoigne de son impact majeur de nos jours, ses conséquences retentissent encore et ce notamment à travers les procédures judiciaires en cours. Ouvert en septembre 2019, le premier procès de grande ampleur à l'initiative des consommateurs allemands contre Volkswagen a réuni près de 450 000 personnes au sein de la requête groupée.¹⁶⁴ Récemment, en France, la chambre d'instruction de la Cour d'appel de Paris a confirmé la mise en examen du groupe pour tromperie.¹⁶⁵ La perte de confiance est considérable encore aujourd'hui et constitue un élément majeur expliquant la perte de poids des constructeurs automobiles auprès des décideurs publics.

C) Des divisions significatives conduisant à une position désunie des constructeurs automobiles

La puissance historique de l'ACEA en tant qu'acteur majeur dans le lobby automobile auprès des instances européennes a pris un tournant dans les négociations de l'interdiction des moteurs thermiques en 2035.

160 ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2021/6 (N° 152), p. 16-23.

161 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme ; Entretien avec Alex KEYNES (T&E)

162 Entretien avec Nicolaï COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

163 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

164 « Dieseldate : chronologie d'un scandale né chez Volkswagen », *Le Figaro*, le 9 juin 2021 à 13h42 (consulté le 17 novembre 2022)

165 « Dieseldate : mise en examen confirmée pour Volkswagen en France », *Contexte*, Briefing du 17 mars 2023 (consulté le 22 mars 2023)

En effet, au sein même de l'association, les constructeurs automobiles ne parlaient plus d'une seule même voix, fragilisant la position de l'ACEA. En 2018, lors de la campagne de lobbying face à la révision des normes d'émissions CO₂, l'association européenne affichait une position commune et forte mais s'est essoufflée en 2021, ce qui l'a empêché d'avoir une position structurée et unanime, et donc efficace lors de sa nouvelle campagne, ses membres étant divisés..¹⁶⁶ Cette désynchronisation marque donc une différence majeure avec les autres réglementations car les objectifs visés par les différents constructeurs au niveau de l'électrification de leurs flottes de véhicules sont divergents.¹⁶⁷ Pour certaines personnes publiques, les constructeurs automobiles n'ont pas communiqué de manière très claire, cela s'explique par cette position désunie de la fédération, affaiblissant la campagne de lobbying auprès des décideurs publics.¹⁶⁸ Nous pouvons alors envisager que cet affaiblissement de la représentation d'intérêts du côté de l'industrie a eu un impact majeur sur le déroulement des négociations et a profité au lobby environnemental. Le Parlement ayant adopté l'interdiction du moteur thermique en 2035, ce vote est symptomatique de l'échec des constructeurs automobiles pour convaincre les députés européens de retarder l'échéance ou de leur laisser toujours plus de temps pour développer une autre technologie. Cet échec de lobbying est dû à plusieurs facteurs : une division significative des membres de l'ACEA avec notamment le départ de Stellantis, l'assurance de certains constructeurs automobiles d'aller vers l'électrification de leurs flottes, des prises de positions parfois peu claires, et enfin la montée en puissance d'un lobby automobile de la voiture électrique.

Tout d'abord, l'annonce en date du 13 juin 2022 de Carlos TAVARES, PDG de Stellantis, de quitter l'ACEA a secoué le lobby automobile européen. Cette décision a nécessairement des conséquences sur le cours des négociations et l'influence des constructeurs automobiles. Stellantis faisant cavalier seul, l'ACEA est d'autant plus affaiblie.¹⁶⁹ Privé de l'un de ses plus gros groupes, il est possible d'en déduire une difficulté

166 Entretien avec Nicolai COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

167 Entretien avec Alex KEYNES (T&E)

168 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme / Entretien avec Nicolai COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

169 RAOUL-REA Clément, « Fin du thermique en 2035 : Stellantis claque la porte des constructeurs européens », *Autoplus*, le 14 juin 2022 (consulté le 17 novembre 2022)

supplémentaire pour l'association, qui perd en représentativité et en légitimité. En effet, l'ACEA est maintenant séparée de grandes marques automobiles telles que Fiat, ce qui a des conséquences sur son poids au sein de la bulle européenne. Le groupe Stellantis a affirmé vouloir suivre la voie de l'électrification et lance dans le même temps « Freedom of Mobility Forum », rassemblant divers acteurs de la transition électrique.¹⁷⁰ Il semble que le groupe ne voit plus en l'ACEA un allié apte à représenter ses intérêts et Stellantis cherche à changer de voie, le PDG du groupe ayant de surcroît annoncé la nécessité de « rassembler tous ceux qui souhaitent contribuer à la construction d'une mobilité durable ». Nous pouvons mesurer les conséquences d'une telle annonce sur les stratégies de l'ACEA qui doit redoubler d'efforts dans les négociations. Carlos TAVARES va même plus loin en confiant : « Il n'y a plus de lobby automobile ».¹⁷¹ Ces mots résonnent comme une volte-face contre l'association, installant un climat de tensions en interne, ce qui constitue l'une des principales préoccupations du lobby automobile en vue de s'affirmer auprès des décideurs publics.

Ensuite, les divisions parmi les constructeurs automobiles n'ont pas permis à l'ACEA de s'affirmer via une position toujours unie face aux députés européens notamment, l'ensemble de l'industrie automobile était fragmentée.¹⁷² Certains constructeurs ont annoncé des objectifs ambitieux de déploiement des véhicules électriques, tout comme le PDG de Stellantis l'a annoncé tardivement. Nous pouvons indéniablement considérer que les ambitions de ces constructeurs ont eu un impact dans les négociations. Dans un premier temps, la Commission européenne a pris en compte les annonces des constructeurs dans son analyse d'impact précédant sa proposition visant l'interdiction des moteurs thermiques en 2035.

170 RAOUL-REA Clément, « Fin du thermique en 2035 : Stellantis claque la porte des constructeurs européens », *Autoplus*, le 14 juin 2022 (consulté le 17 novembre 2022)

171 BIELDERMAN Erik, « Tavares : « Le dogmatisme l'a emporté » Face au tout-électrique prôné par le législateur, le patron de Stellantis craint de voir le marché européen livré aux constructeurs chinois avec les conséquences que l'on imagine pour l'emploi. Il plaide pour une révision des dogmes. », *Les Echos*, le 14 octobre 2022.

172 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

**Tableau rassemblant les annonces et objectifs des constructeurs automobiles visant
l'électrification de leurs flottes de véhicules**

Manufacturer	Announcements	Type of vehicles	Year
Volvo Cars	50% 100%	BEV BEV	2025 2030
Volkswagen group			
<i>Volkswagen</i>	<i>More than 70%</i>	<i>BEV</i>	<i>2030</i>
<i>Porsche</i>	<i>100%</i>	<i>BEV/BEV, PHEV,</i>	<i>2035</i>
<i>Audi</i>	<i>100%</i>	<i>HEV</i>	<i>2030</i>
	<i>100%</i>	<i>BEV</i>	<i>2033</i>
General Motors	100%	BEV	2035
Jaguar Land Rover	100%	BEV, PHEV(unclear)	2030
<i>Jaguar</i>	<i>100%</i>	<i>BEV, PHEV</i>	<i>2025</i>
Ford	100%	BEV, PHEV	2026
	100%	Only BEV	2030
Stellantis	70%	BEV, PHEV	2030
BMW	At least 50%	BEV	2030
<i>Mini</i>	<i>100%</i>	<i>BEV</i>	<i>2030</i>
Nissan	100%	BEV, PHEV, HEV	2030
Renault Group (Renault brand)	65%	ZEV, PHEV, HEV	2025
	90%	ZEV, PHEV, HEV	2030
Daimler	Up to 25%	BEV	2025
Honda	100%	BEV, PHEV, HEV	2040
Toyota	1 million BEV globally	BEV	2030

Source : European Commission, « Inception impact assessment » (2020)

De nombreux constructeurs automobiles se sont dirigés vers une électrification à 100% , avec parfois un tournant pris vers la voiture électrique à batterie comme Volvo qui affiche un objectif ambitieux à 100% d'ici à 2030. Ces annonces de la part des acteurs industriels ont eu un impact majeur sur la prise de décision politique et les eurodéputés ont pris en considérations le fait qu'une partie des constructeurs automobiles avaient pris ou annoncé prendre le virage de la voiture électrique pour voter en faveur du texte.¹⁷³ Nous pouvons en déduire que ces choix technologiques opérés par les acteurs de l'industrie automobile sont en partie liés à des réglementations toujours plus strictes et un ensemble de normes favorable à leur déploiement. Cela a pour conséquence de flouter le discours de l'ACEA et de l'ensemble des constructeurs automobiles puisque leurs positions sont désunies et parfois opposées. Au Parlement européen, il était alors plus difficile de convaincre les décideurs publics que la voie de l'électrification n'est pas une solution viable

¹⁷³ Entretien avec Nicolaï COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

pour les constructeurs.¹⁷⁴ L'ACEA va alors adopter une position plutôt défavorable dans les médias mais se dit « prête à relever le défi de fournir ces véhicules zéro émission ».¹⁷⁵ L'association a toutefois témoigné à plusieurs reprises de ses inquiétudes concernant la date de 2035 et souhaiterait retarder encore la fixation d'une telle échéance en 2028, d'après son *position paper* de novembre 2021, soit avant le départ de Stellantis.¹⁷⁶ Auprès de la Commission européenne, nous pouvons envisager l'échec du lobbying des constructeurs automobiles par une proposition ambitieuse de l'exécutif européen qui a précisé avoir pris en compte les positions des différents acteurs du lobby automobile.¹⁷⁷

Enfin, la place croissante du lobby de la voiture électrique vient renforcer la fragmentation du lobby automobile européen. L'association européenne pour l'électromobilité (AVERE) réunit les défenseurs du véhicule électrique de l'industrie, des utilisateurs et universitaires en vue de déployer l'électromobilité en Europe. L'association a pour vision de décarboner le transport routier et de permettre un déploiement de 100% de véhicules zéro émission neufs d'ici à 2030.¹⁷⁸ L'AVERE joue un rôle significatif dans la promotion de la voiture électrique sur le continent selon Louis-Pierre GEFFRAY, notamment en vue de faire de l'Europe un leader dans le domaine.¹⁷⁹ Il est alors possible d'envisager l'impact de cette association comme un morcellement supplémentaire au sein du lobby automobile d'ores et déjà fragilisé, ce qui, en l'état des négociations sur l'électromobilité, conduit à donner plus de poids à la solution de la voiture électrique.

Bien que le lobby automobile soit doté d'une puissance historique dans ses campagnes de lobbying contre des objectifs ciblés et plus stricts, le Dieselgate ainsi que des divisions internes n'ont pas permis à l'association européenne de constructeurs automobiles de s'affirmer par une position unie et solide. La présence de l'AVERE renforce cette dislocation ce qui va laisser plus de place au lobby environnemental qui a su s'affirmer avec force lors des négociations.

174 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

175 DE VRIES Sigrid « L'UE a besoin d'une approche politique globale de la mobilité zéro émission », ACEA, le 30 novembre 2022.

176 ACEA position paper « Proposal for the revision of the CO₂ targets for cars and vans », November 2021

177 SWD (2021) 613 final

178 AVERE vision - Zero-emission mobility for all, AVERE Website

179 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

II. La montée en puissance des acteurs de la lutte contre le changement climatique

L'objectif de réduire de 100% les émissions de CO₂ des voitures d'ici à 2050 est particulièrement ambitieux et le lobby environnemental a réuni ses forces pour le défendre. Des voix favorables pour le climat se sont élevées au sein des institutions européennes mais aussi au cœur de la société civile avec la critique croissante du modèle « tout-automobile », tandis que les représentants d'intérêts de défense du climat ont été vigoureux.

A) Des efforts intenses du lobby environnemental lors des négociations

Les discussions sur l'interdiction du moteur thermique en 2035 furent teintées d'une présence particulièrement féroce des défenseurs de l'environnement et du climat. Parmi eux, Transport & Environnement (T&E) est une association qui rassemble 59 organisations, à travers 24 pays européens avec notamment Réseau Action Climat France mais aussi *World Wildlife Fund* (WWF.) Active depuis plus de 30 ans, T&E a participé à l'élaboration de législations toujours plus ambitieuses notamment en ce qui concerne les normes CO₂, tout en contribuant à la découverte au grand jour du scandale lié au Dieselgate.¹⁸⁰ Au moment de la révision des normes CO₂ pour les voitures, T&E a été très présente auprès de la Commission européenne et du Parlement européen, les bureaux nationaux étant quant à eux plus proches des États membres. Entre mai et juillet 2021, avant l'annonce de la proposition de la Commission, l'ONG a multiplié les rendez-vous au sujet des différentes législations concernant l'objectif de véhicules 100% zéro émission en 2035. Ces entretiens visaient souvent Thierry BRETON pour le marché intérieur et Frans TIMMERMANS pour le Green Deal, ce dernier étant tout particulièrement sollicité par T&E.¹⁸¹ Nous pouvons d'ores et déjà mesurer l'intensité du travail de l'organisation, efforts qui semblent avoir payés avec une proposition ambitieuse de la part de l'exécutif européen, d'autant plus que l'ONG a le statut d'expert extérieur à la Commission.¹⁸²

¹⁸⁰ Transport & Environnement, A propos de nous, transportenvironnement.org, consulté le 27 avril 2023, à 18h34

¹⁸¹ List of meetings "Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)" has held with Commissioners, Members of their Cabinet or Director-Generals since 01-12-2014 under its current ID number in the Transparency Register: "58744833263-19", Last update on 16-01-2023

¹⁸² Entretien avec Alex KEYNES (T&E)

Les cabinets parlementaires ont fait état d'une campagne féroce de T&E durant les négociations. Nicolaï COULOMBEZ a relevé que l'ONG sortait du lot, tandis qu'un autre assistant parlementaire souligne également la forte activité de l'organisation qui envoyait beaucoup de documents et de demandes de rendez-vous.¹⁸³ En effet, Alex KEYNES, Manager sur les questions de véhicules propres et responsable pour la campagne sur les émissions CO₂, a témoigné d'une approche intensive auprès des décideurs publics. Pour les convaincre, les membres de T&E ont transmis beaucoup d'analyses, montrant l'impact de la proposition sur le climat, l'industrie ainsi que les consommateurs. Leur principale technique de lobbying consistait alors à utiliser des éléments de preuves pour convaincre et arriver aux meilleures propositions pour l'environnement.¹⁸⁴ L'iconographie est tout particulièrement utilisée par les collaborateurs de T&E pour illustrer leurs recommandations et jouer sur les images est une stratégie efficace en vue de mesurer l'impact de chaque mesure.

Plusieurs facteurs ont contribué à mettre T&E en avant au-delà de la campagne intense menée par leurs collaborateurs. En effet, l'organisation était impliquée dans la découverte du scandale lié au Dieselgate et après cette affaire, la société civile et les décideurs publics ont commencé à prendre de plus en plus au sérieux les actions et les idées de T&E concernant l'électro-mobilité. Selon Alex KEYNES, il est indéniable que ce scandale a contribué à donner plus de poids à leurs recommandations et a permis de leur donner plus d'influence auprès des institutions et tout particulièrement la Commission européenne et le Parlement européen¹⁸⁵. Cet impact croissant combiné à la perte de confiance de l'industrie automobile auprès des instances européennes nous conduit à penser que la lutte contre le changement climatique fut davantage mise en avant au sein des négociations. Cette cause est d'ores et déjà placée en priorité dans toutes les politiques de l'Union et le Green Deal a renforcé les actions de l'Union, ce qui selon Alex KEYNES, alimente l'intérêt des personnes publiques pour le discours tenu par T&E. De plus, installés depuis longtemps à Bruxelles, T&E a de bonnes relations avec les députés européens de divers partis politiques et n'ont pas de règles leur imposant d'exclure certains groupes

183 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme / Entretien avec Nicolaï COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

184 Entretien avec Alex KEYNES (T&E)

185 *Ibid.*

politiques. Ils ont surtout collaboré avec le centre gauche, Les Verts et les centristes, avec des relations proches avec le S&D, l'un des partis majoritaires, ainsi que Renew Europe. Pour autant, l'ONG n'a pas souhaité s'entretenir lors de la campagne pour l'interdiction du moteur thermique avec le parti Conservateurs et Réformistes européens (ECR) et Identité et Démocratie (ID), partis d'extrême droite, car ils ne supportaient pas leurs objectifs et dialoguer avec ces eurodéputés aurait constitué une perte de temps selon le manager de T&E.¹⁸⁶ La campagne de lobbying de l'ONG environnementale fut intense et stratégique à la fois, en vue d'accroître la collaboration avec des acteurs ayant une vision commune tout en étant très actif en vue de convaincre les eurodéputés issus de partis divisés entre le soutien à l'industrie automobile et la lutte contre le changement climatique. Pour certains eurodéputés, l'ONG a fait passer la position de la droite en faveur d'une réduction de 90% des émissions de CO₂ pour une position « anti-voiture électrique », sans faire de nuances lors de leurs interventions médiatiques ce qui a transformé une question complexe en un débat binaire au sein du Parlement européen.¹⁸⁷

Enfin, T&E a collaboré avec un grand panel d'acteurs, au-delà des décideurs publics : d'autres associations ayant un impact puissant ainsi que des constructeurs automobiles, contribuant à nouveau à la division de l'industrie automobile. En effet, associé à Amnesty International, T&E affiche son engagement pour assurer des investissements suffisantes dans les batteries ainsi qu'un approvisionnement responsable, à partir d'énergies propres.¹⁸⁸ Ensuite, T&E a également mis en place une stratégie collaborative avec certains constructeurs automobiles qui partageaient leurs objectifs et c'est notamment le cas de Ford et de Volvo, avec qui ils ont de bonnes relations et rédigé plusieurs lettres jointes pour marquer davantage l'ambition vers la voiture électrique.¹⁸⁹ T&E a également collaboré avec l'ACEA en vue de renforcer le déploiement des infrastructures de recharge, les deux associations ayant joint leurs forces sur cet objectif commun en vue de demander aux décideurs publics un million de points de recharge publics pour 2024.¹⁹⁰ Nous pouvons dès lors entrevoir aisément une campagne intense et stratégique de T&E, qui a travers ses relations bien établies et ses collaborations défend ses

186 Entretien avec Alex KEYNES (T&E)

187 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

188 Transport & Environnement (T&E), 2021 Annual Report, March 2022

189 Entretien avec Alex KEYNES (T&E)

190 Transport & Environnement (T&E), 2021 Annual Report, March 2022

objectifs avec vigueur. L'accord obtenu en trilogue montre que le lobby environnemental a été féroce dans sa campagne pour des objectifs davantage ambitieux, et affirme que la puissance de l'industrie automobile n'est pas infinie. Toutefois, le scandale qui a éclaté en 2015 ainsi que les fragmentations internes au lobby automobile conduisent certains à penser que « c'est moins la vitalité de l'argumentaire environnemental que la faiblesse de la défense industrielle en face »¹⁹¹ qui a fait pencher la balance lors des négociations.

La stratégie de lobbying acharné du lobby environnemental était principalement axée sur le déploiement progressif d'une flotte de véhicules zéro émission pour arriver à un objectif de 100% en 2035, en soutenant une production vertueuse des batteries et le développement d'un marché de véhicules électriques pour qu'ils soient plus abordables pour les consommateurs. Toutefois, malgré des efforts intenses, T&E n'a pas gagné le combat au sujet des lacunes réglementaires liées aux flexibilités accordées aux constructeurs automobiles et c'est un point sur lequel Alex KEYNES a particulièrement insisté face aux enjeux liés au développement de ces véhicules.¹⁹²

Si T&E fut un acteur majeur au sein des négociations, d'autres organisations portant la voix de la lutte contre le changement climatique ont été particulièrement actives au cours des négociations : l'AVERE et le BEUC. L'AVERE soutient en effet le développement des véhicules électriques en Europe et même si l'ONG n'est pas aussi puissante que T&E, elle a su se faire entendre lors des meetings et défendre son modèle.¹⁹³ Quant à l'association de consommateurs, celle-ci soutient l'objectif du 100% zéro émission CO₂ en 2035 et encourage uniquement le développement de véhicules à 0 émission et non pas les véhicules faibles émissions en vue de développer largement le marché et les rendre accessible au grand public.¹⁹⁴ Par ailleurs, l'AVERE, la BEUC et T&E ont joint leurs forces parmi d'autres organisations au sein d'une lettre jointe pour interpeller la présidente de la Commission européenne afin d'interdire les véhicules à moteur thermique à la vente en 2035.¹⁹⁵

191 Entretien avec Nicolai COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

192 KEYNES Alex, Transport & Environnement (T&E), position paper « Car CO₂ review: getting Europe's car market 'fit for 55' on time and affordably, T&E recommendations for the review of the EU car CO₂ standards », November 2021

193 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

194 BEUC, « Mettre le pied sur la pédale électrique », position paper, le 21 mai 2021

195 Joint letter of AVERE, BEUC, The Climate Group, EPHA, ECOS, and T&E : « Call on the European Commission President to set and EU-wide end date for sales of internal combustion engine cars and vans

B) Des voix porteuses au sein des institutions européennes pour le climat

Nombreuses sont les personnalités publiques européennes à s'être prononcées en faveur de l'interdiction des moteurs thermiques en 2035, en position de défenseurs du climat. Nous pouvons envisager la présence et la voix de ces décideurs publics comme une part importante du succès de cette proposition à la Commission européenne et au Parlement européen. Régulièrement au devant de la scène médiatique, ces voix porteuses pour la cause climatique ont été mises particulièrement en avant avant et pendant les négociations et leur engagement fut significatif.

Tout d'abord, Frans TIMMERMANS a eu un impact spécifique sur la proposition de la Commission européenne. En tant que vice-président exécutif membre de la DG CLIMA, sa position lui donne d'ores et déjà un poids considérable au sein de l'institution. C'est toutefois son rôle de directeur des travaux sur le Green deal qui va avoir un impact particulièrement important autour des négociations sur la fin des véhicules thermiques en 2035. En effet, les objectifs du Pacte Vert et les propositions législatives du paquet *Fit for 55* proviennent de son cabinet et, par conséquent, la neutralité climatique en 2050 est un des objectifs qu'il défend spécifiquement. Son influence a été ressentie comme étant un élément clé dans l'ambition de la proposition du pouvoir exécutif.¹⁹⁶ La réduction des émissions de CO₂ des voitures est un enjeu majeur vers la neutralité climatique recherchée par l'Union européenne et par le Green Deal de Frans TIMMERMANS. Le vice-président de la Commission avait dès lors un intérêt tout particulier à voir cette proposition couronnée de succès auprès des eurodéputés notamment, en tant que mesure phare destinée à accomplir les objectifs du Green Deal face au potentiel de décarbonation du secteur du transport routier. Celui-ci va multiplier les interventions médiatiques en vue de défendre le modèle de la voiture électrique et va jusqu'à spécifier que « La mission de l'UE est de se préparer à cette évolution ».¹⁹⁷ Nous pouvons alors considérer son engagement vers l'électrification des flottes de véhicules comme un élément considérable visant à élever la lutte contre le réchauffement climatique face au lobby automobile européen d'ores et déjà

by 2035. »

¹⁹⁶ Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

¹⁹⁷ « L'industrie automobile européenne doit se tourner vers l'avenir, pas le passé », *Euractiv*, le 19 décembre 2022 (consulté le 3 janvier 2023)

affaibli. De plus, même si Thierry BRETON, commissaire européen pour la DG GROW représentant les intérêts de l'industrie, fut très présent notamment dans les médias, l'omniprésence du vice-président exécutif et le Green Deal ont eu davantage de poids.¹⁹⁸ L'ambition affirmée de la DG CLIMA est de surcroît mise en avant face au silence de la DG MOVE, la commissaire aux transports était effacée.¹⁹⁹ La Commission européenne de 2019-2024 est particulièrement tournée vers la lutte contre le changement climatique, et sa représentation avec des membres tels que Frans TIMMERMANS contribue à soutenir des objectifs toujours plus ambitieux.

Du fait de sa position importante et son impact au sein de la Commission européenne, son cabinet et lui-même ont eu l'occasion de rencontrer beaucoup de représentants d'intérêts. Parmi eux, T&E ont pris une place conséquente de son agenda comme le révèle le registre de transparence. Entre janvier et juillet 2021, soit quelques mois avant la publication de la proposition des nouvelles normes d'émissions CO₂ pour les voitures par la Commission européenne, l'ONG environnementale s'est entretenue à 7 reprises avec le cabinet de Frans TIMMERMANS ou avec lui directement, au sujet du développement des voitures électriques mais aussi des législations connexes.²⁰⁰ L'ACEA s'est entretenue à 5 reprises avec lui et son cabinet, notamment au sujet de la vision du Green Deal pour l'automobile.²⁰¹

Ensuite, au Parlement européen, plusieurs eurodéputés se sont distingués par leur position favorable à des objectifs ambitieux pour le climat à travers l'interdiction des moteurs thermiques en 2035. C'est notamment le cas de Jan HUITEMA, figure importante puisqu'il était rapporteur pour la Commission ENVI au Parlement. Il s'agit de la commission au fond, établissant un rapport sur lequel le Parlement se prononce en plénière, ce qui l'a projeté au devant de la scène médiatique et a attiré l'attention des représentants d'intérêts.²⁰² Au sein de cette même commission ENVI, le Président, Pascal CANFIN, s'est également mobilisé en faveur de l'interdiction des moteurs thermiques en

198 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

199 DELLI Karima, Conférence sur « Les mobilités européennes : défi écologique, social et populaire », le 2 mars 2023, à Sciences Po Lille

200 List of meetings "Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)" has held with Commissioners, Members of their Cabinet or Director-Generals since 01-12-2014 under its current ID number in the Transparency Register: "58744833263-19", Last update on 16-01-2023

201 List of meetings "Association des Constructeurs Européens d'Automobiles" has held with Commissioners, Members of their Cabinet or Director-Generals since 01-12-2014 under its current ID number in the Transparency Register: "0649790813-47", Last update on 16-01-2023

202 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

2035, qu'il désigne comme « une décision historique de l'UE pour le climat ».²⁰³

Il est toutefois important de souligner que cette commission n'est pas aussi conservatrice que la commission TRAN au Parlement européen, présidée par Karima DELLI qui depuis longtemps soutient la fin du thermique en Europe.²⁰⁴ En effet, les débats étaient houleux entre les partisans du climat et ceux de l'industrie à l'intérieur de cette commission qui devait rendre un avis à la Commission ENVI.²⁰⁵ Karima DELLI est l'une des voix porteuses pour la lutte contre le changement climatique à travers cette décision en ayant grandement contribué à la découverte et à l'enquête parlementaire autour du Dieselgate. Elle défend vigoureusement une mobilité plus verte en Europe et la fin des moteurs diesel et essence est une étape essentielle.²⁰⁶ Son engagement en faveur de l'environnement et du climat au sein d'une commission conservatrice nous conduit à penser qu'il tend à favoriser des objectifs plus ambitieux et à aligner le secteur du transport sur la voie de la décarbonation.

Le travail et la voix des personnalités publiques engagées pour des objectifs plus ambitieux ont eu un impact significatif sur la prise de décision. Au sein du Parlement, le 100% zéro émission en 2035 est devenu un véritable « totem politique ».²⁰⁷ Nous pouvons en déduire que l'intervention de ceux-ci a grandement participé à rendre cet objectif d'autant plus politique au sein des institutions.

C) La critique croissante de la voiture individuelle face à la nécessité d'adapter la mobilité à la lutte contre le changement climatique

La priorité des décideurs publics doit être la mobilité du quotidien. Au-delà de la question de la mobilité de manière générale, les acteurs de la lutte pour un transport décarbonné mettent en avant qu'il faut s'intéresser aux mobilités. Ce pluriel a une signification particulière puisque parler de « mobilités » invite à repenser la manière de se

203 PACKROFF Jonathan, SEAN GOULDING Caroll, « L'UE sonne le glas des véhicules essence et diesel », *Euractiv*, le 10 novembre 2022 (consulté le 17 novembre 2022)

204 DELLI Karima, Conférence sur « Les mobilités européennes : défi écologique, social et populaire », le 2 mars 2023, à Sciences Po Lille

205 Entretien avec Lucas TRIPOTEAU, assistant parlementaire de Karima DELLI (eurodéputée EELV/ Présidente de la commission Transports au sein du Parlement européen)

206 DELLI Karima, « Dieselgate, Repenser la mobilité sans diesel », 2019, Actes Sud

207 Entretien avec Nicolaï COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

déplacer avec plus de frugalité et par des modes de transports collectifs.²⁰⁸ Lutter contre le changement climatique doit passer par le développement de transports publics, les mobilités constituent un enjeu climatique mais aussi social, et c'est pourquoi Karima DELLI défend la mobilité de tous les jours en sa qualité de Présidente de la Commission Transports et Tourisme au Parlement européen.²⁰⁹

La montée en puissance de la voix environnementale en Europe passe notamment par la promotion de changements systémiques en matière de mobilité, constituant une part importante de la décarbonation du transport routier.²¹⁰ Pour cela, les réglementations et des incitations financières sont des outils essentiels, car si l'interdiction des moteurs thermiques est une étape fondamentale, les politiques publiques nationales et européennes doivent encourager les changements de comportement²¹¹. Un grand nombre d'experts et de personnes publiques mettent en avant la nécessité de diversifier et de rendre plus accessible les différents modes de transports pour permettre aux consommateurs d'aller vers une mobilité plus verte. Or, nous pouvons constater l'absence des notions de transports collectifs, de covoiturage ou d'auto-partage au sein de la proposition de la Commission. L'absence de telles mentions détonne d'ores et déjà avec le discours tenu par les défenseurs d'une mobilité décarbonnée, nous pouvons envisager l'absence de volonté d'une remise en cause du modèle tout-automobile par l'exécutif européen qui semble privilégier la décarbonation des véhicules sans pour autant réduire leur proportion sur les routes européennes. Cependant, au sein de sa stratégie de mobilité durable et intelligente, la Commission a fait mention de la « multi-modalité transparente » en évoquant la mobilité comme un service et fait mention du développement de la mobilité partagée, reconnaissant son rôle dans la réduction du trafic routier.²¹²

Dans le texte visant l'introduction des nouvelles normes d'émissions CO₂ des voitures, nous pouvons regretter le manque de telles notions pourtant directement liées à la décarbonation du transport routier et des voitures. C'est une occasion manquée de la Commission européenne de mettre en œuvre sa stratégie pour la mobilité verte à l'avenir.

208 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

209 DELLI Karima, Conférence sur « Les mobilités européennes : défi écologique, social et populaire », le 2 mars 2023, à Sciences Po Lille

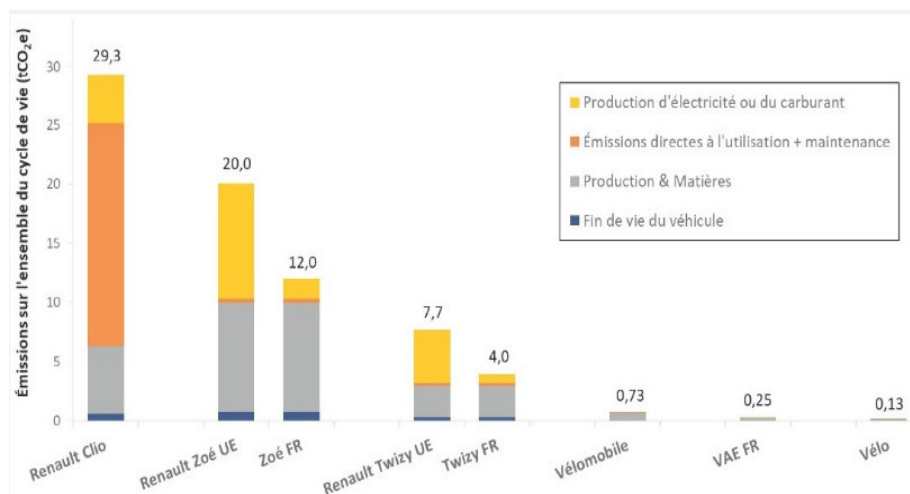
210 « 1. Éclairages sur l'action publique », Études économiques de l'OCDE, 2021/9 (n° 9), p. 17-78

211 AUVERLOT Dominique, « Le développement de la mobilité individuelle est-il compatible avec la lutte contre le changement climatique ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2014/2 (Mai 2014), p. 90-97

212 COM (2020) 789 final

La sobriété d'usage doit être accentuée pour atteindre la neutralité carbone²¹³, visée par l'Union européenne pour 2050, et s'associe aux progrès technologiques avec l'apparition du mono-roue, de l'hoverboard, du gyropode, du vélo à assistance électrique, du vélo-mobile ou encore du vélo pliant.²¹⁴ Parmi les trois types de mobilité – la mobilité ludique, la micro-mobilité et la mobilité alternative – il s'agit bien de développer cette dernière pour une mobilité durable. Ci-dessous, Louis-Pierre GEFFRAY démontre l'intérêt de développer des modalités frugales en Europe à travers l'empreinte carbone de divers moyens de transport en termes de cycle de vie.

Graphique représentant l'impact carbone sur l'ensemble du cycle de vie en valeur absolue



Source : GEFFRAY Louis-Pierre (2022)

Au sein du projet de Stratégie de Développement de la Mobilité Propre 2019-2028 en France, il est inscrit que « Ce n'est pas la voiture en tant que telle qu'il faut rejeter, mais son usage qu'il faut optimiser, en le rendant plus pertinent et davantage partagé, en complément de l'amélioration des performances du véhicule lui-même ».²¹⁵ Il est indéniable que l'automobile doit être l'objet de politiques ciblées mais le pouvoir exécutif européen n'a pas considéré la fin du thermique comme une étape au sein d'un objectif plus

213 AUVERLOT Dominique, SAUVANT Alain, « Décarboner les mobilités. Sept scénarios pour la France aux horizons 2040 et 2060 », *Futuribles*, 2023/2 (N° 453), p. 25-42

214 ERAN Frédéric, « Les nouvelles formes de la mobilité : trottinettes électriques, hoverboards, bicyclettes électriques... », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2018/2 (Mai 2018), p. 36-40

215 AJOUS Patricia, SALZE Paul, BAILLY-HASCOET Valérie, « Système automobile et modèles de transports : quelles évolutions pour planifier la mobilité de demain ? », *Flux*, 2020/1-2 (N° 119-120), p. 173-184

grand visant les mobilités. L'idée de mobilité partagée est pourtant centrale pour l'avenir de l'automobile en Europe, avec le développement de l'auto-partage et de la co-mobilité (ou covoiturage). Le passage du modèle de propriété d'un véhicule au modèle de partage a tout d'abord un intérêt financier évident puisqu'une voiture coûte environ 6000 euros par an dans le portefeuille d'un ménage. Ensuite, la mobilité partagée offre des bénéfices considérables dans la lutte contre le changement climatique et pour une décarbonation d'autant plus efficace, puisque pour être rentable, une voiture électrique doit rouler environ 50 000km. Partager un véhicule permet de rentabiliser d'autant plus rapidement son impact carbone en termes de cycle de vie.²¹⁶ Dès lors, l'exécutif européen gagnerait à lancer un projet visant la promotion de la mobilité partagée à travers les technologies numériques qui accompagnent les usagers vers une mobilité verte collective.²¹⁷ En effet, le numérique est un allié essentiel vers le développement d'un système de mobilité partagée, grâce à une plate-forme permettant de gérer la demande en temps réel.

Ensuite, le covoiturage est une solution de mobilité collaborative qui continue de se développer en Europe. Cette pratique est définie comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte » au sein du Code des transports français.²¹⁸ Or, l'absence de soutien par les politiques européennes de la co-mobilité alors même que les normes européennes se succèdent et sont durcies depuis les premières normes Euro en 1990 affaiblissent la portée de l'action au niveau européen. Augmenter le nombre de passagers dans un véhicule contribuerait à réduire d'autant plus les émissions de CO₂ du transport routier : « Le potentiel de transport de 100 voitures est en gros de 500 personnes, alors que, dans les faits, elles n'en transportent que 120 ». ²¹⁹ Pourtant, à l'origine, l'automobile était destinée au transport de marchandises ou au transport collectif, comme le modèle de « *L'Obéis sante* ». ²²⁰ Même si la voiture de nos jours est encore considérablement utilisée individuellement, le covoiturage s'est largement développé avec les services proposés sur

216 DELLI Karima, Conférence sur « Les mobilités européennes : défi écologique, social et populaire », le 2 mars 2023, à Sciences Po Lille

217 « 1. Éclairages sur l'action publique », Études économiques de l'OCDE, 2021/9 (n° 9), p. 17-78

218 Loi n°2015-992 du 17 août 2015 *relative à la Transition énergétique pour la croissance verte*, JORF n°0189 du 18 août 2015

219 JACQUOT Matthieu, « Quel futur pour le covoiturage ? Comment surmonter les obstacles ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2018/2 (Mai 2018), p. 52-55

220 *Ibid.*

l'application *Blablacar*, dont le public est assez important en Europe mais cela concerne surtout les trajets occasionnels. Les trajets du quotidien sont en effet plus difficiles à satisfaire et se pratiquent de manière davantage informelle, entre collègues par exemple. Les contraintes liées aux horaires et aux lieux tendent à limiter l'évolution de la mobilité.²²¹

Le développement de modes alternatifs à l'automobile doit nécessairement passer par le renforcement des transports collectifs, dont la popularité tend à augmenter. Le nombre de passagers/kilomètre en TER a doublé depuis 1990 et les TGV (trains à grande vitesse) ont également du succès auprès du public.²²² L'offre doit considérablement augmenter pour limiter l'usage de l'automobile de manière individuelle, Karima DELLI pointant du doigt le fait que le transport public ferroviaire ayant été malmené pendant la crise liée au Covid-19.²²³ De plus, la présidente de la Commission TRAN met en avant l'importance de l'interopérabilité afin de faciliter la sortie d'un moyen de transport pour aller vers un autre, dans l'objectif d'instaurer une certaine continuité et simplifier les mobilités. L'une des solutions réside dans l'instauration d'un ticket unique comme se fut le cas en Allemagne avec un billet mensuel à 9 euros par mois qui a permis d'éviter l'émission de 1,8 million de tonnes de CO₂²²⁴, les décideurs politiques ayant par ailleurs décidé la prolongation de cette solution avec un abonnement à 49 euros par mois.²²⁵ D'autre part, le déplacement en vélo doit continuer de se développer et constitue une alternative intéressante à la voiture, en facilitant l'accès aux stations de proximité, aux pistes cyclables et aux transports collectifs.²²⁶ Si la frugalité n'est pas recherchée au sein des normes concernant les émissions de GES des véhicules, l'Union européenne est consciente du potentiel de certains modes alternatifs de transport comme le vélo et le Parlement européen

221 JACQUOT Matthieu, « Quel futur pour le covoiturage ? Comment surmonter les obstacles ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2018/2 (Mai 2018), p. 52-55

222 AUVERLOT Dominique, « Le développement de la mobilité individuelle est-il compatible avec la lutte contre le changement climatique ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2014/2 (Mai 2014), p. 90-97

223 DELLI Karima, Conférence sur « Les mobilités européennes : défi écologique, social et populaire », le 2 mars 2023, à Sciences Po Lille

224 « Allemagne : le ticket mensuel de transports à 9 euros a fait économiser 1,8M de t de CO₂ », *La Croix*, le 30 août 2022 (consulté le 3 janvier 2023)

225 BOUTELET Cécile, « Transports : l'Allemagne lance l'abonnement unique à 49 euros », *Le Monde*, le 30 avril 2023 (consulté le 14 mai 2023)

226 AUVERLOT Dominique, « Le développement de la mobilité individuelle est-il compatible avec la lutte contre le changement climatique ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2014/2 (Mai 2014), p. 90-97

a adopté une Stratégie européenne du vélo permettant de développer l'emploi dans le secteur et doubler les trajets d'ici à 2030.²²⁷

*
**

Pour la première fois, le lobby automobile a dû affronter les négociations sur la révision des normes d'émissions CO₂ de façon désunie. Le scandale du Dieselgate a rompu la confiance entre les décideurs publics et les constructeurs automobiles et a largement fragilisé leur prise de parole. L'ACEA fut amputée d'un membre important et s'est trouvée face à l'obligation de prendre position en considération des divergences d'objectifs de tous les constructeurs automobiles qui la composent. Certains groupes ont annoncé une électrification massive de leurs flottes de véhicules, parfois même avant 2035, ce qui détonne avec le discours d'autres constructeurs automobiles qui restent bloqués sur le moteur thermique, notamment l'industrie allemande qui n'a pas pris le virage de l'électrique.²²⁸ Cette fragmentation du lobby automobile est contrebalancée par une campagne de lobbying féroce du côté du lobby environnemental et notamment Transport&Environnement, ayant pris beaucoup de place auprès des décideurs publics. La voix environnementale est d'autant plus importante face à la lutte contre le changement climatique qui est au cœur des actions de l'Union européenne. Le modèle de la voiture en tant que propriété individuelle est également remis en cause par les défenseurs de l'environnement et du climat, ce qui a donné du poids au « 100% zéro émission » en tant que totem politique. Toutefois, remettre en cause le tout-automobile fait face à des considérations nationales majeures, liées au poids de l'industrie automobile et rend compte des défis pour cette industrie à l'avenir.

227 Parlement européen, « Résolution du Parlement européen du 16 février 2023 sur le développement d'une stratégie européenne pour le vélo », le 16 février 2023, 2022/2909(RSP)

228 Entretien avec Marie KRPATA, chercheuse à l'IFRI au sein du Comité européen des relations franco-allemandes (CERFA)

Chapitre 3 : La difficile remise en cause du modèle tout-automobile en Europe

La place prépondérante qu'occupe l'industrie automobile au sein de l'Union européenne et son poids économique renforcent les difficultés de mettre fin au moteur thermique, technologie dominée par l'Allemagne. Si le lobby automobile a perdu la confiance des institutions européennes, les États membres ont eux aussi un impact important tout au long de la prise de décision et les considérations nationales peuvent caractériser des obstacles majeurs. L'industrie européenne fait face à des enjeux majeurs et la législation européenne doit servir de tremplin vers une mobilité décarbonée.

I. Des considérations nationales complexifiant la prise de décision

Malgré l'évolution de la prise de décision au sein de l'Union européenne par la méthode communautaire, la place de l'État reste centrale lors de l'établissement de nouvelles politiques et des négociations autour de nouvelles législations. La révision des normes d'émissions CO₂ pour les voitures et les camionnettes a provoqué de vives réactions au niveau national, notamment du côté de l'Allemagne à travers un revirement inédit qui a bousculé le processus décisionnel. La place des considérations étatiques s'explique d'autant plus du fait du poids de l'industrie automobile en Europe, notamment pour les emplois au sein des États membres.

A) La place importante des États au sein du processus décisionnel

« Une vie de couple à 27 c'est parfois difficile » affirme Valérie DREZET-HUMEZ, Cheffe de la Représentation en France de la Commission européenne.²²⁹ L'Union européenne tire sa spécificité d'un équilibre entre le supranational et l'intergouvernemental, et ce depuis l'origine de l'intégration européenne.²³⁰ L'État a une influence auprès de toutes les institutions, même s'il est pleinement représenté au sein du processus décisionnel par ses ministres à travers le Conseil de l'Union européenne, ayant un rôle de co-législateur avec le Parlement européen. Si les eurodéputés représentent les intérêts des citoyens

229 DREZET-HUMEZ Valérie, Conférence « La Présidence française du Conseil de l'Union européenne », Université de Lille, le 4 février 2022

230 LABROUSSE Martin, « L'Union européenne sous l'influence des grands États », IRIS, le 11 décembre 2009

européens et la Commission européenne les intérêts de l'Union, les États membres ont une capacité d'influence auprès de l'ensemble du triangle décisionnel de l'Union européenne. Les pays membres ont des objectifs et des enjeux propres qui viennent cadencer le cours des négociations, notamment au sein du Conseil. En ce qui concerne la procédure législative ordinaire, certains auteurs mettent en avant la centralité du Conseil dans la co-décision, qui accueille les négociations, face au Parlement qui renonce parfois à combattre en souhaitant faire passer les textes en première lecture.²³¹ Les États peuvent dès lors être considérés comme des « États-lobby » dans leur manière d'influencer la prise de décision au sein des instances décisionnelles de l'Union. Par ailleurs, les représentants d'intérêts ont bien sûr un impact important auprès des gouvernements des États membres, notamment à travers des bureaux nationaux comme c'est le cas pour Transport&Environnement.²³² Les constructeurs automobiles ont particulièrement insisté auprès des décideurs publics nationaux, notamment face aux aspects économiques et sociaux qui sont plus ou moins importants en fonction des États membres.²³³ Cependant, contrairement au Parlement européen et à la Commission européenne, le Conseil de l'Union européenne est critiqué pour son manque de transparence en matière de recensement des lobbies, ce qui complexifie l'appréhension du niveau d'influence par les représentants d'intérêts.²³⁴

Auprès du Parlement européen, les considérations nationales sont particulièrement importantes. Le rapporteur pour la Commission ENVI, Jan HUITEMA, est néerlandais et le VVD (*Volkspartij voor Vrijheid en Democratie*), son parti politique national, est membre de la coalition gouvernementale qui soutient dans son programme la fin du thermique en 2030 au Pays-Bas.²³⁵ Dès lors, avec des objectifs cibles plus ambitieuses au niveau national, l'eurodéputé néerlandais avait intérêt à défendre la fin des moteurs thermiques. En revanche, certaines dispositions ont fait l'objet d'un compromis en vue d'obtenir le soutien de certains États. Ce fut le cas de l'amendement « Ferrari » qui désigne la mesure visant à accorder une dérogation aux constructeurs qui produisent entre 1 000 et 10 000 voitures

231 LEGAL Hubert, « Les stratégies du Conseil et du Conseil européen en matière législative et de définition des politiques de l'Union », dans : Brunessen Bertrand éd., *Méthodes et stratégies dans l'Union européenne*. Rennes, *Presses universitaires de Rennes*, « Droits européens », 2021, p. 99-106

232 Entretien avec Alex KEYNES (T&E)

233 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme

234 Conseil de l'Union européenne, Communiqué de presse : « Registre de transparence : le Conseil adopte de nouvelles règles rendant obligatoire l'inscription des représentants d'intérêts », le 6 mai 2021

235 Entretien avec Nicolaï COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

par an, soumis à l'objectif de 100% zéro émission pour 2036 et sont exemptés des objectifs intermédiaires.²³⁶ Cette clause particulière répond aux pressions du gouvernement italien qui cherche à protéger la production des constructeurs tels que Ferrari, Lamborghini, Aston Martin ou encore Maserati.²³⁷ Cette mesure qui vise à privilégier l'industrie automobile du luxe a été largement critiquée pour l'injustice sociale et climatique qu'elle provoque, notamment par T&E²³⁸, mais constitue un exemple poignant de l'influence importante des considérations étatiques dans la prise de décision au niveau de l'Union européenne.

Au Conseil, les oppositions concernaient les pays dont l'industrie automobile est particulièrement développée, comme l'Allemagne, l'Italie ou la France face aux pays non-constructeurs. Certains États ont témoigné devant le Conseil de leurs revendications au sein de déclarations. Ce fut le cas pour l'Italie, qui se dit favorable à l'électrification des véhicules mais qui souhaite permettre le développement d'autres technologies ayant un faible impact sur l'environnement tels que les carburants renouvelables. La Finlande va quant à elle exprimer ses regrets concernant la non-prise en compte du bio-méthane dans les transports et insiste également sur sa volonté de voir des véhicules fonctionnant avec des carburants neutres après 2035.²³⁹ La Commission européenne a traité de la question des carburants alternatifs ou biocarburants au sein d'un considérant qui n'est pas juridiquement contraignant, mais les pressions de différents États membres et tout particulièrement de l'Allemagne ont fait basculer le cours des négociations.

B) La volte-face de l'Allemagne : un obstacle imprévu

Le 27 octobre 2022, un accord est obtenu en trilogue par le Parlement européen et le Conseil en vue de mettre fin aux ventes de véhicules neufs à moteurs thermiques en 2035. Cet accord historique, félicité par les défenseurs du climat, fut voté au Parlement le 14 février et beaucoup considèrent cette date comme marquant la fin du dossier sur les

236 COM/2021/556 final

237 HA Tran, « Fin des voitures thermiques en 2035 : pourquoi certaines marques pourront y échapper ? », *Autoplus*, le 10 juin 2022 (consulté le 17 novembre 2022)

238 Entretien avec Alex KEYNES (T&E)

239 Déclarations sur le Projet de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (première lecture), Bruxelles, le 27 mars 2023

émissions CO₂ des voitures et camionnettes.²⁴⁰ En effet, après l'accord trouvé et acté en trilogue, le vote du Conseil était vu comme une simple formalité, d'autant plus que les négociations avaient duré plusieurs mois avec l'ensemble des États membres, notamment sur leurs intérêts nationaux. C'est pourquoi le retrait du soutien de l'Allemagne à l'approche du vote au Conseil a secoué le continent européen, la décision de revenir sur des négociations ayant conduit à un accord en trilogue est particulièrement rare et c'est pourquoi l'annonce de Volker WISSING, ministre des Transports allemand, fut surprenante.²⁴¹

Le 3 mars 2023, alors que le vote au Conseil tenait lieu le 7 mars, le ministre allemand annonce que l'Allemagne ne soutiendra pas l'accord. Cette décision a des conséquences importantes puisque l'absence de soutien de l'Allemagne conduit à une minorité de blocage lors de la réunion des ministres européens. Sans l'Allemagne, la majorité qualifiée de 55% des pays membres de l'Union, représentant au moins 65% de la population, n'est pas atteinte.²⁴² Le ministre des transports allemand demande à la Commission de faire une proposition permettant d'inclure après 2035 les véhicules thermiques roulant avec des carburants de synthèse. Les autorités allemandes veulent alors aller plus loin que le considérant ayant trouvé sa place au sein de la proposition de l'exécutif européen, impulsée par l'Allemagne.²⁴³ Nous pouvons dès lors envisager que les autorités allemandes ont cédé au dernier moment à la pression des constructeurs automobiles, tout en sachant que les e-carburants sont principalement développés par Audi. Le lobbying était particulièrement important dans les années Merkel où un certain nombre d'exemptions permettaient de satisfaire les constructeurs automobiles allemands au sujet des normes d'émissions, ce qui explique pourquoi l'Allemagne n'a pas pris le tournant de la voiture électrique.²⁴⁴ L'industrie allemande n'a, jusqu'à aujourd'hui, pas considéré de mettre fin à sa production de véhicules thermiques mais les carburants de synthèse constituent une

240 « Les eurodéputés entérinent l'accord avec le Conseil de l'UE mettant fin aux voitures à moteur thermique en 2035 », *Contexte*, le 15 février 2023 (consulté le 27 février 2023)

241 Entretien avec Lucas TRIPOTEAU, assistant parlementaire de Karima DELLI (eurodéputée EELV/ Présidente de la commission Transports au sein du Parlement européen)

242 Article 238 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne

243 PACKROFF Jonathan, SEAN GOULDING Caroll, « L'UE sonne le glas des véhicules essence et diesel », *Euractiv*, le 10 novembre 2022 (consulté le 17 novembre 2022)

244 Entretien avec Marie KRPATA, chercheuse à l'IFRI au sein du Comité européen des relations franco-allemandes (CERFA)

alternative défendue dans l'objectif de poursuivre la vente de véhicules thermiques.²⁴⁵ En réaction au blocage de l'Allemagne, la Commission européenne a prévu une catégorie de véhicules roulant avec des carburants alternatifs au sein des normes Euro à condition que ces véhicules fonctionnent « exclusivement avec des carburants neutres en carbone », ce que l'Allemagne rejette.²⁴⁶

De plus, les enjeux politiques sont particulièrement importants en Allemagne, notamment pour le parti FDP (parti libéral-démocrate), auquel appartient Volker WISSING, à l'origine du blocage. Au sein d'une coalition avec le parti social-démocrate et Les Verts, le parti libéral-démocrate a obtenu de faibles scores aux dernières élections et qui, face aux élections en Bavière et en Hesse, le FDP essaie de parler à son électorat, d'autant plus qu'il s'agit d'un parti pro-industrie et notamment pro-automobile. Au niveau géopolitique, l'Allemagne fait face à de nombreuses pressions liées à la guerre en Ukraine, l'augmentation des prix de l'énergie ainsi qu'à des enjeux majeurs liés à la modernisation de sa défense.²⁴⁷ Ces tensions auxquelles fait face le pays s'ajoutent aux enjeux que représente la fin du thermique pour l'industrie automobile, secteur clé pour l'Allemagne. Incarnant le cœur de sa puissance industrielle, ces activités représentent 21% du chiffre d'affaires de l'ensemble de l'industrie allemande. Au-delà des considérations propres au pays, la capacité de l'Allemagne à rallier impacte les relations diplomatiques à l'intérieur du territoire de l'Union. D'autres pays sont défavorables à la fin du moteur thermiques ; la Pologne, l'Italie, la République-Tchèque, la Slovaquie, la Bulgarie ou encore l'Autriche. Ces États ont une industrie automobile développée et qui est en partie directement liée à l'industrie allemande. Nous pouvons alors observer l'impact de ce repli du côté allemand sur les relations entre les membres de l'Union : une crainte émerge face à cette situation qui peut marquer un précédent en matière de réduction de la sécurité juridique. Certains États voient dans ce repli après l'accord acté en octobre 2022 une trahison et une remise en cause de la fiabilité de l'Allemagne au regard du processus décisionnel.²⁴⁸

Quant à cette manœuvre politique allemande, elle n'a pas empêché l'adoption du texte, voté au Conseil le 28 mars 2023.²⁴⁹ Elle rend toutefois compte de l'impact des

245 Entretien avec Marie KRPATA, chercheuse à l'IFRI au sein du Comité européen des relations franco-allemandes (CERFA)

246 *Ibid.*

247 *Ibid.*

248 *Ibid.*

249 « Voitures zéro-émission en 2035 : le texte sera finalement entériné le 28 mars », *Contexte*, Briefing du

considérations nationales sur la prise de décision au niveau européen et des enjeux autour de l'interdiction du moteur thermique en 2035 : « l'action climatique de l'UE continue d'être à la merci de la fragilité de la coalition allemande ».²⁵⁰

C) Le poids de l'industrie automobile pour les économies européennes

La part de l'industrie automobile est particulièrement conséquente en ce qui concerne l'économie européenne. Elle représente 7% du PIB de l'Union européenne et constitue le premier secteur dans le domaine de la recherche et développement, représentant 60 milliards d'euros soit 34% au total à l'échelle de l'Union. Après la Chine, l'industrie européenne de l'automobile est le deuxième producteur mondial de véhicules à moteur et son importance économique s'illustre par les 14,6 millions d'emplois issus directement ou indirectement de l'industrie automobile, soit 6,7% des emplois au sein de l'Union, qu'il s'agisse de la fabrication, la construction, l'entretien, le transport ou encore des ventes.²⁵¹ L'industrie européenne est l'une des plus productrices de véhicules à moteur au monde et si la transition vers la voiture électrique se résulte d'un échec, cela pourrait accentuer la désindustrialisation en Europe au profit du marché automobile chinois.²⁵² L'industrie des véhicules à moteur est responsable de 374,6 milliards d'euros en recettes fiscales pour les gouvernements des États européens et l'activité de l'industrie automobile génère 79,5 milliards d'euros d'excédent commercial pour l'ensemble de l'Union européenne.²⁵³

27 mars 2023 (consulté le 28 mars 2023)

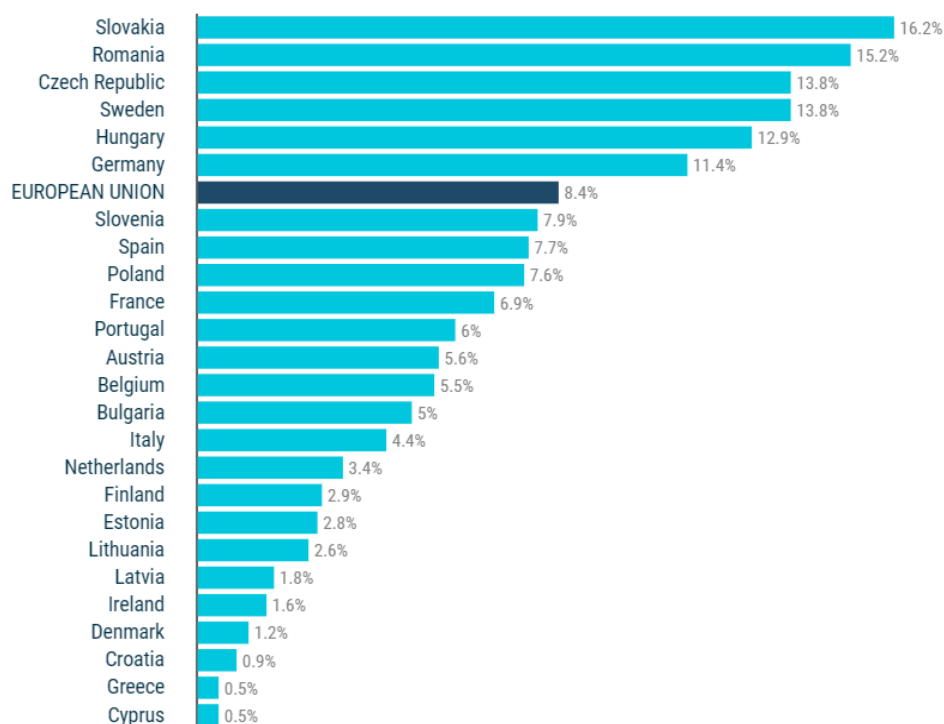
250 ROUX Fanny, « L'ambition climatique européenne à la merci de la fragilité de la coalition allemande », *Contexte*, le 30 juin 2022 (consulté le 28 mars 2023)

251 European Commission, « Inception impact assessment », 29.10.2020, Ref. Ares(2020)6081912.

252 LABOUE Pierre, « La fin des moteurs thermiques en Europe : le retour du Vieux Continent sur la scène énergétique ? », IRIS, le 22 juillet 2021

253 ACEA, « Economic and Market Report : State of the EU auto industry Full-year 2022 », January 2023

Graphique représentant la part d'emplois directs issus du secteur automobile par pays au sein de l'Union européenne en 2020



Sources : ACEA , EUROSTAT (2020)

Les pays avec le plus d'emplois direct comme la Slovaquie, la Roumanie et la République-Tchèque ont une industrie automobile tout particulièrement liée à l'Allemagne mais qui ont un plus petit poids économique face à l'industrie allemande.²⁵⁴ C'est pourquoi la volte-face allemande en ce qui concerne les carburants alternatifs était soutenue par les pays d'Europe de l'Est dont l'industrie de l'automobile et plus spécifiquement du moteur thermique est développée. L'Allemagne, dont 11,4% des emplois sont directement liés au secteur automobile, se définit comme étant « la batterie de l'automobile » en Europe et un champion du monde de l'exportation. Volkswagen est sur la deuxième place du podium des plus grands constructeurs automobiles au monde et son impact au niveau régional est particulièrement important, comme en Bavière mais surtout en Basse-Saxe où se situe le siège du géant automobile. Autour de ces grands groupes gravitent 700 PME (petites et moyennes entreprises), 125 000 emplois directs et 250 000 emplois indirects en Basse-

²⁵⁴ Entretien avec Marie KRPATA, chercheuse à l'IFRI au sein du Comité européen des relations franco-allemandes (CERFA)

Saxe.²⁵⁵ L'importance des emplois du secteur automobile, en Allemagne comme en Europe, nous conduit à envisager la difficulté de mettre fin au moteur thermique face aux enjeux économiques et sociaux qui en découlent.

La Commission européenne fait de la création d'emplois à venir une des priorités en ce qui concerne l'avenir de l'automobile et se dit prête à investir massivement pour créer des emplois dans le secteur des véhicules à émissions faibles ou nulles, que ce soit dans la recherche, le développement ou la production.²⁵⁶ La transition vers une mobilité zéro émission est en mesure de favoriser la création d'emplois pour répondre aux besoins en termes de recyclage des batteries ou encore d'ingénierie électrique. Quant au Parlement européen, les eurodéputés ont adopté un amendement à l'article 8 en son paragraphe 4 qui vise à assurer un suivi sur la nécessité de financer une transition juste du secteur, dans le but d'atténuer l'impact négatif qu'il pourrait y avoir sur les emplois à l'échelle européenne.²⁵⁷ Il s'agit de lancer « un Fonds de transition juste dédié pour les salariés de la filière » selon Pascal CANFIN.²⁵⁸

Protéger les emplois dans le secteur automobile est primordial au regard du poids économique de ce secteur au sein de l'Union européenne, d'autant plus que la crise sanitaire liée au COVID-19 a impacté les emplois de plus de 1,1 million de travailleurs directs dans ce secteur dans l'ensemble de l'Union.²⁵⁹ Les conséquences de la pandémie concernant l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement sont plus importantes, avec des pertes importantes de production et des fermetures prolongées d'usines ayant provoqué une perte de 2 446 344 véhicules à moteur en date du 1er juin 2020.²⁶⁰ L'industrie automobile constitue l'un des secteurs les plus touchés par la crise sanitaire, le marché européen de l'automobile a sombré de 23,7% en 2020, ce qui fait de la pandémie la crise la plus importante jamais connue par les constructeurs automobiles.²⁶¹ Plus précisément, les ventes

255 Entretien avec Marie KRPATA, chercheuse à l'IFRI au sein du Comité européen des relations franco-allemandes (CERFA)

256 European Commission, Summary report on the public consultation on the revision of CO₂ Emission performance standards for cars and vans, 27-04-2021, Ref. Ares(2021)2795806

257 COM(2021)0556 - C9-0322/2021

258 PACKROFF Jonathan, SEAN GOULDING Caroll, « L'UE sonne le glas des véhicules essence et diesel », *Euractiv*, le 10 novembre 2022 (consulté le 17 novembre 2022)

259 ACEA, « COVID-19: les emplois de plus de 1,1 million de travailleurs de l'automobile de l'UE ont été touchés jusqu'à présent, selon les données », le 31 mars 2020

260 ACEA, « Carte interactive – Impact du COVID-19 sur la production de l'industrie automobile européenne », le 1er juin 2020

261 « En 2020, le marché auto européen a chuté de 23,7 % », *Euronews*, le 19 janvier 2021 (consulté le 9 décembre 2022)

de voitures ont chuté de 51,8% au mois de mars 2020, lors du premier mois de confinement en Europe, en comparaison avec le marché automobile en 2019. Les grands groupes ont alors fait face à des baisses considérables des ventes : -65% chez Ford, -64% pour Renault ou encore -77% chez Fiat.²⁶² Nous pouvons alors en déduire les enjeux qui sont ceux de l'industrie qui, à la sortie d'une crise sans précédent, doivent prendre le virage de la fin du thermique. Les changements auxquels est confrontée l'industrie automobile européenne sont particulièrement importants et les conséquences de la crise sanitaire résonnent encore. L'ensemble de ces considérations inquiètent les constructeurs automobiles et certains décideurs politiques quant aux emplois à venir dans ce secteur. Dans sa stratégie de mobilité durable et intelligente, la Commission européenne prétend tirer les leçons de la pandémie de COVID-19 et son impact sur la mobilité et le secteur économique des transports en vue de mettre à profit la reprise des activités économique pour « accélérer la décarbonation »²⁶³ L'exécutif européen souhaite faire de la transition écologique une transition juste et équitable, mais selon plusieurs associations et cabinets d'études, les pertes d'emplois estimées du secteur automobile sont entre 300 000 et 600 000 en Europe, essentiellement chez les sous-traitants et équipementiers des constructeurs (exemple : les producteurs de boîte de vitesse), malgré les créations d'emplois dans le secteur de la voiture électrique prévues par la Commission dans son analyse d'impact.²⁶⁴ Dès lors, les considérations nationales au regard du poids de l'industrie automobile en matière d'emplois ont conduit à complexifier la prise de décision et les discussions autour d'une transition juste, nécessaire pour que l'industrie automobile progresse sur la voie de la décarbonation à travers l'électro-mobilité. Cette transition écologique est aussi un enjeu social de taille.

Les rebondissements liés aux considérations nationales ont eu un impact majeur sur le processus décisionnel mais le texte fut néanmoins adopté par le Conseil malgré un obstacle inattendu du côté allemand. Le poids de l'industrie automobile est particulièrement important pour les économies européennes et les enjeux pour l'avenir sont considérables.

262 « Automobile : face à la crise due au coronavirus, les grands perdants et les résilients », *Le Monde*, le 22 avril 2020 (consulté le 22 mars 2023)

263 COM(2020) 789 final

264 Entretien avec Nicolaï COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

II. Les enjeux de l'industrie automobile européenne pour l'avenir

La transition écologique conduit l'industrie européenne à faire face à des enjeux majeurs pour l'avenir de l'automobile. L'électrification des flottes de véhicules s'inscrit dans un contexte concurrentiel intense entre la Chine et les États-Unis et l'Europe doit rester dans la course. L'Union européenne et son industrie sont également confrontées à la problématique de l'approvisionnement en matières premières pour la fabrication des batteries, pointant du doigt l'autonomie stratégique du Vieux-continent. Enfin, les défis sociétaux sont directement liés à la lutte contre le changement climatique et l'évolution de la mobilité du quotidien doit amener les constructeurs automobiles à repenser leur stratégie industrielle afin de devenir des fournisseurs de service.

A) La concurrence chinoise et américaine : un contexte géopolitique intense

La fin du moteur thermique en 2035 impulsée par la Commission européenne marque non seulement la volonté de faire de l'Union européenne la cheffe de file de la lutte contre le changement climatique, mais aussi la nécessité de faire face à la concurrence mondiale. En effet, la transition vers une mobilité zéro émission constitue un enjeu stratégique majeur face à l'évolution du marché mondial et l'Europe doit rester dans la course vers le développement de la voiture électrique. L'industrie européenne fait face à des défis majeurs : celui de prendre la voie de la décarbonation et faire face à la concurrence américaine et chinoise.

Dans sa proposition, la Commission souhaite pousser les investissements en vue de développer la technologie de la voiture électrique.²⁶⁵ Sa nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe est axée sur les investissements publics à travers des politiques et des instruments financiers, mais aussi par un soutien venant du secteur privé.²⁶⁶ Interdire le thermique est alors un moyen de concentrer les efforts sur cette technologie et suivre le vent mondial vers l'électrification des flottes de véhicules. « Les constructeurs européens étaient vus comme étant en queue de peloton, n'arrivant pas à prendre la transition »²⁶⁷, l'industrie européenne a pris du retard sur le marché de la voiture électrique face à ses concurrents chinois et

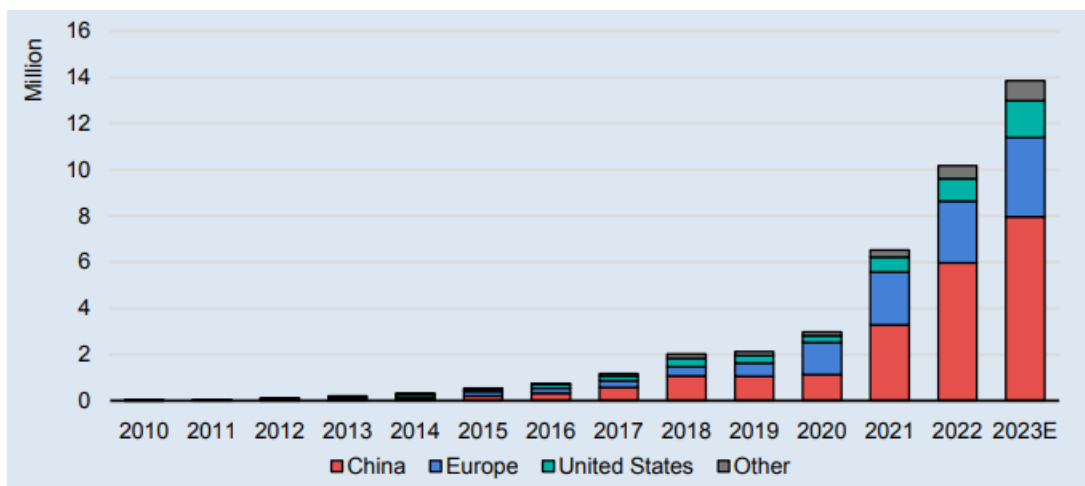
²⁶⁵ COM/2021/556 final

²⁶⁶ COM/2020/102 final

²⁶⁷ Entretien avec Nicolaï COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

américains. L'Union se pose la question de savoir comment elle peut agir et rester compétitive, complexifiant la prise de décision vers la fin du thermique mais le contexte géopolitique a nécessairement participé au tournant vers l'électrique.

Graphique représentant les ventes de voitures électriques entre 2010 et 2023 dans le monde



Source : IEA (2023)

Les données ci-dessus prennent en compte les objectifs de réduction d'émissions de CO₂ qui entrent en vigueur en 2025, la croissance des ventes de véhicules électriques sur le continent européen est la plus faible face au marché américain et chinois entre 2020 et 2023. Cette année, une voiture vendue sur quatre sera électrique selon l'IEA.²⁶⁸

En vue de répondre aux défis imposés par le marché mondial, le pouvoir exécutif explique l'introduction de normes environnementales et climatiques plus strictes, par sa proposition de réduction d'émissions CO₂ des voitures mais aussi sa proposition de révision des normes Euro (Euro 7), du fait de la nécessité d'établir des normes davantage ambitieuses que celles mises en place aux États-Unis et en Chine pour « conserver un avantage concurrentiel ».²⁶⁹ L'objectif de l'Union est ici de garantir l'accès sur les marchés américains et chinois aux constructeurs européens qui doivent rattraper leur retard. L'Italie n'a pas manqué de mettre en avant l'approche réglementaire choisie par l'Union en ce qui concerne le secteur automobile, tandis que la Chine et les États-Unis établissent une

²⁶⁸ IEA, « Global EV Outlook 2023 :Catching up with climate ambition », April 2023

²⁶⁹ COM/2020/798 final

approche davantage incitatrice.²⁷⁰ Si l'Union adopte une approche normative intense dans le secteur automobile, cela peut s'expliquer par la poursuite de la hausse des émissions de CO₂ face à la nécessité de respecter ses engagements climatiques, ainsi que les scandales liés au diesel en 2015. Les constructeurs européens, notamment allemands, sont les chefs de file sur le marché du moteur thermique et ont défendu ce modèle à travers un lobbying intense, complexifiant des objectifs plus stricts auparavant. Il est d'autant plus important de rappeler que l'Union européenne, à l'instar de la Chine et des États-Unis, n'est pas un État mais une organisation internationale d'intégration *sui generis*²⁷¹. Si son modèle est calqué sur celui d'un État, avec notamment un pouvoir exécutif et un pouvoir législatif, son mode de fonctionnement est nécessairement différent puisque l'Union agit dans un domaine de compétences défini par les traités et doit mettre en œuvre une législation commune pour 27 États membres. Nous devons alors prendre en compte ce facteur lorsque nous analysons les enjeux géopolitiques sur le marché mondial du véhicule électrique, de plus en plus concurrentiel.

Selon l'IEA, l'adoption de normes plus strictes en termes d'émissions CO₂ pour les voitures par l'Union européenne a un impact considérable sur les ventes de véhicules électriques. En vue d'atteindre les objectifs du Green Deal et réduire de 55% les émissions des voitures en 2030, la part de ventes de véhicules électriques doit augmenter et atteindre 65% en 2030.²⁷² Les constructeurs européens intensifient leurs efforts dans l'offre de modèles et dans leurs performances en termes d'innovation mais les progrès les plus importants sont ceux des américains et des chinois avec Tesla, Lucid Motors ainsi que Nio et Xpeng.²⁷³

La Chine domine l'industrie automobile de la voiture électrique au niveau mondial avec une stratégie axée sur la technologie, prenant en compte la question du « comment » dès le début de sa politique pour le secteur des voitures légères.²⁷⁴ Nous pouvons en

270 Déclarations sur le Projet de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (première lecture), Bruxelles, le 27 mars 2023

271 Spécifique, d'un genre propre qui n'est pas comparable.

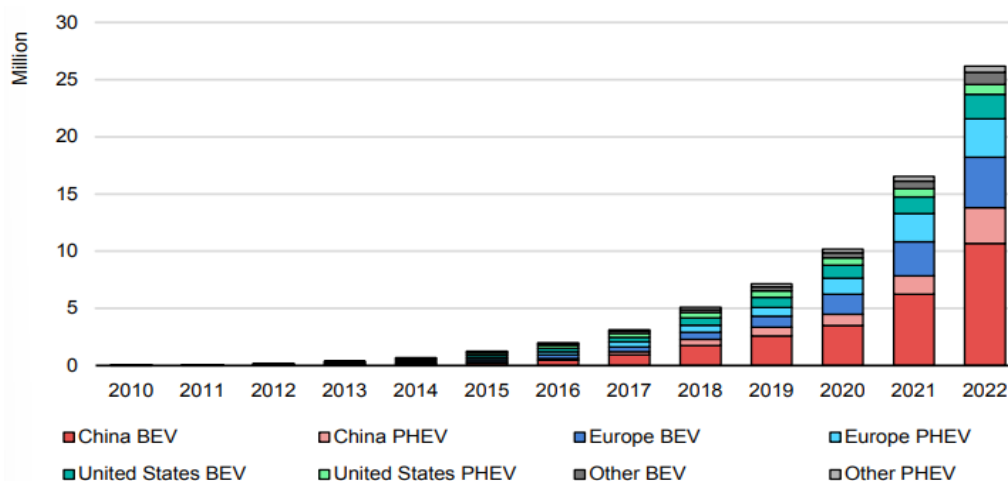
272 IEA, « Global EV Outlook 2023 :Catching up with climate ambition », April 2023

273 European Parliament, The Future of the EU automotive sector, Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life policies, October 2021

274 ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2021/6 (N° 152),

revanche constater que l'Union européenne s'est quant à elle posé la question du « comment » très tardivement, face à la problématique de la batterie pour alimenter les véhicules électriques. La Chine et l'Europe ont pris la voie de la mobilité décarbonnée face à la nécessité de réduire les émissions CO₂ lié au secteur des transports. En effet, si ces émissions sont en hausse en Europe, la Chine constitue le premier émetteur au niveau mondial dans ce secteur.²⁷⁵ Le pays asiatique a pour objectif la neutralité carbone en 2060 et met en œuvre des politiques ambitieuses en vue de développer le nucléaire, décarboner et fournir l'électricité nécessaire au développement des véhicules électriques²⁷⁶ avec une politique « Made in China » pour 2025 dont les objectifs en termes de ventes de voitures électriques sont déjà atteints avec 29% en 2022.²⁷⁷ De plus, environ 20% des nouvelles voitures immatriculées en Chine sont des voitures électriques à batterie, marquant son avance sur le marché mondial. Toutefois, les normes plus strictes adoptées par l'Union européenne sont en mesure d'augmenter la part de ces voitures jusqu'à 70% en 2030 en Europe, permettant au continent de reprendre le dessus face à ses concurrents.²⁷⁸

Graphique représentant le stock global de voitures électriques entre 2010 et 2022 dans le monde en fonction des régions et des types de motorisation électrique



Source : IEA (2023)

p. 16-23

275 ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2021/6 (N° 152), p. 16-23

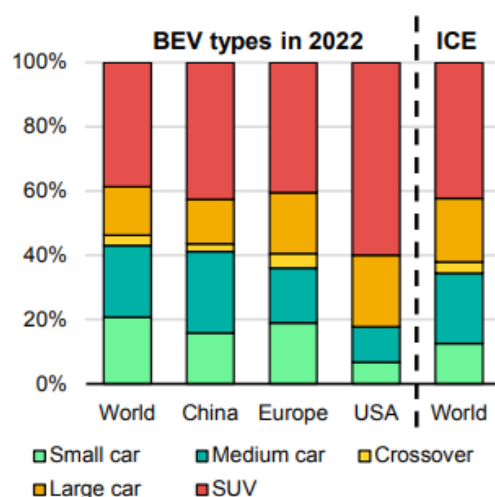
276 CZERNY Igor, « L'électricité : l'énergie de l'avenir pour les véhicules individuels », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 13-18

277 Entretien avec Marie KRPATA, chercheuse à l'IFRI au sein du Comité européen des relations franco-allemandes (CERFA)

278 ACEA, « Tendances de l'électrification dans le monde », le 25 novembre 2022

D'après le précédent graphique, le marché chinois des véhicules électriques à batterie est particulièrement développé, tandis que la voiture hybride (PHEV) constitue la moitié du stock de véhicules électriques en Europe. Par ailleurs, ces données montrent que la moitié du stock mondial de véhicules électriques se situe en Chine, marquant son leadership. Le pays a atteint son objectif de 20% des ventes de véhicules « à énergie nouvelle » pour 2025 et la croissance se poursuit pour une électrification d'autant plus importante des flottes de véhicules légers au niveau national.²⁷⁹ Cette croissance est favorisée par des prix accessibles, les voitures électriques sont moins chères en Chine avec un prix moyen inférieur à 10 000 dollars pour une voiture électrique à batterie contre environ 30 000 dollars en Europe et aux États-Unis.²⁸⁰

Graphique sur la répartition des voitures par types de voiture électrique à batterie en 2022



Source : IEA (2023)

Selon les données transcrites sur la présente figure, la part des SUV est élevée dans les différentes régions référencées, mais la part de petits et moyens véhicules est plus importante en Chine, ce qui a une incidence sur les prix. Les modèles les plus vendus en 2022 sur le territoire chinois étaient la « *Wuling Mini BEV* » et la « *Dolphin de BYD* » dont les prix sont respectivement de 6500 et 16 000 dollars. Ils représentaient 15% des ventes de

²⁷⁹ IEA, « Global EV Outlook 2023 :Catching up with climate ambition », April 2023

²⁸⁰ *Ibid.*

voitures électriques à batterie en Chine, tandis que les grands modèles sont plus vendus en Europe et aux États-Unis, entraînant des prix plus élevés n'étant pas abordables pour un large public d'utilisateurs.²⁸¹ Nous pouvons ici envisager les lacunes de la législation européenne ainsi que des choix des constructeurs automobiles. Pour s'affirmer en concurrent sérieux sur le marché de la voiture électrique, l'industrie européenne doit développer davantage de petits modèles tels que la Renault « Zoé », plus abordable et dont le potentiel de réduction d'émissions de CO₂ est plus important du fait d'une batterie de plus petite taille.²⁸² Pour être plus compétitive, l'Union européenne doit accentuer ses efforts sur le développement de ces petites voitures plus abordables en vue de rattraper la Chine. Cependant, tout laisse penser que l'Union n'a pas légiféré en faveur de la promotion de ce type de modèles en maintenant le paramètre d'utilité indexé sur la masse, ce qui a pu être utilisé par les constructeurs automobiles comme un abattement ou « un droit à polluer » concernant les modèles thermiques (plus le véhicule est lourd, plus il peut émettre de CO₂), expliquant en partie l'augmentation spectaculaire des ventes de SUV au cours des dernières années en Europe.²⁸³ Si les normes se veulent de plus en plus ambitieuses et complètes du fait de législations connexes, certains paramètres mettent en avant les lacunes européennes sur la voie de la décarbonation et de la compétitivité à l'échelle internationale.

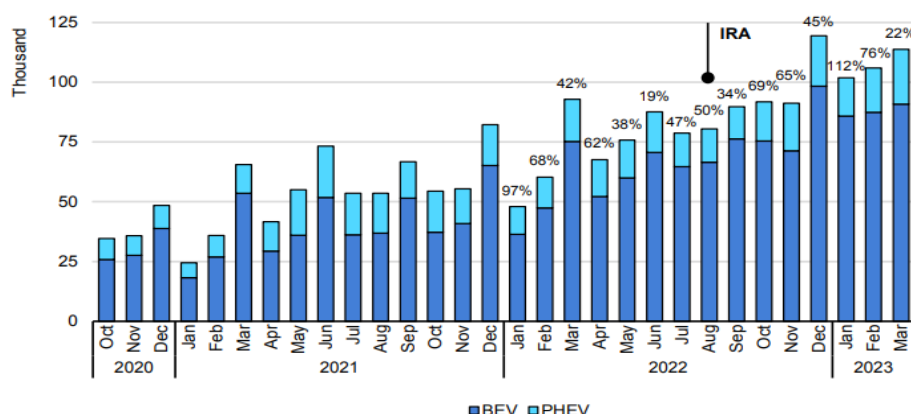
Concernant le marché américain, l'industrie automobile fait face aux mêmes enjeux qu'en Europe même si un géant de la voiture électrique, Tesla, s'est largement imposé sur le marché automobile mondial. Les États-Unis ont adopté une législation ambitieuse qui les place dans la course vers la décarbonation avec l'*Inflation Reduction Act* (IRA). L'objectif national fixé est d'atteindre une part de 50% de voitures électriques d'ici à 2030.

281 IEA, « Global EV Outlook 2023 :Catching up with climate ambition », April 2023.

282 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert mobilité à l'IDDRI

283 Entretien avec Nicolaï COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

Graphique représentant les immatriculations de voitures électriques par mois au États-Unis entre 2020 et 2023



Source : IEA (2023)

Ce graphique met en avant l'augmentation des immatriculations de voitures électriques au fil des mois, amenées à croître d'autant plus depuis l'introduction de l'IRA en août 2022 qui encourage l'électro-mobilité. En effet, des investissements massifs ont été annoncés suite à la loi américaine sur la réduction de l'inflation, atteignant 52 milliards de dollars en ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement au Nord de l'Amérique.²⁸⁴ Le marché américain est toutefois confronté aux mêmes défis que l'Union européenne et doit diversifier son offre de véhicules électriques à batteries en vue de les rendre plus accessibles et plus vertueux pour le climat.

B) Des enjeux stratégiques autour des matières premières pour les batteries

Le principal obstacle vers l'électrification de l'ensemble des flottes de véhicules se situe au niveau de la batterie. En effet, les principaux enjeux sont liés à la capacité de cette batterie : l'autonomie du véhicule, le prix, l'empreinte carbone et enfin les ressources utilisées pour la fabriquer. Les progrès technologiques, soutenus par des investissements, vont permettre d'augmenter l'autonomie du véhicule²⁸⁵ et le développement du marché des véhicules électriques va rendre les voitures plus accessibles à un large public. Selon l'expert mobilité à l'IDDRI, l'Union européenne a intérêt à sortir des énergies fossiles non seulement pour des raisons climatiques mais également pour sortir de la dépendance du

²⁸⁴ IEA, « Global EV Outlook 2023 :Catching up with climate ambition », April 2023

²⁸⁵ Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

pétrole vis-à-vis d'importations étrangères. La production de pétrole a passé un pic en termes d'extraction de pétrole conventionnel en 2008 et si un déclin de la production venait à se produire au niveau global, l'Europe serait le premier continent à en pâtir du fait de l'absence de pétrole sur son territoire.²⁸⁶ Il est dès lors primordial de réduire la demande de pétrole au niveau européen avant que l'offre ne diminue.

A l'heure actuelle, la Chine domine le marché du lithium, du nickel, du cobalt, du quartz qui constituent des matières premières essentielles à la fabrication des batteries. L'Europe a également accès à certaines ressources au Portugal, en Espagne, en Autriche, en République Tchèque mais encore dans le Massif Central en France. Toutefois, l'Union reste dépendante d'importations de pays tiers pour faire face à la demande future du fait de l'électrification des véhicules.²⁸⁷ La batterie automobile représente 40% de la valeur du véhicule, or 85% de ces batteries sont produites par des industries chinoises, japonaises ou encore coréennes, tandis que cette part s'élève à seulement 3% en Europe.²⁸⁸ Les besoins en termes de batteries sont multipliés par 14 d'ici à 2030, la demande européenne représentant 14% de la demande totale au niveau mondiale d'ici cette date.²⁸⁹ L'inquiétude pèse au sujet d'une dépendance européenne vis-à-vis de la Chine et par conséquent d'une migration d'une dépendance à une autre. L'Union européenne dépend des importations étrangères qui constituent 95% de l'ensemble du pétrole en Europe, la fin du thermique risque de conduire l'Union vers la dépendance à l'importation des métaux critiques et terres rares nécessaires à la fabrication des technologies décarbonées, notamment les batteries, déplaçant mais maintenant les vulnérabilités stratégiques de long-terme de l'Union européenne, malgré la sortie des énergies fossiles.²⁹⁰ La dépendance sur les matières premières stratégiques et critiques contribue à renforcer l'impact environnemental important lié au transport de tels matériaux ainsi que leur extraction. Selon Louis-Pierre GEFFRAY, la fabrication de batteries s'inscrit dans un projet d'économie circulaire car plus de voitures sont électrifiées,

286 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

287 European Parliament, The Future of the EU automotive sector, Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life policies, October 2021

288 « Véhicules électriques : quels projets européens pour la production de batteries ? », *Vie-publique.fr*; le 9 février 2021 (consulté le 5 avril 2023)

289 Parlement européen, « De nouvelles règles européennes pour des batteries plus durables et éthiques », le 3 mars 2022, mis à jour le 12 décembre 2022.

290 Entretien avec l'assistant parlementaire anonyme / Entretien avec Nicolai COULOMBEZ, assistant parlementaire de Dominique RIQUET (eurodéputé Renew Europe, rapporteur pour la Commission ITRE au Parlement européen)

plus l'Union européenne gagnera en autonomie sur les besoins en extractions du fait d'un bon recyclage des matériaux utilisés.²⁹¹ Nous pouvons envisager la nécessité de développer sur le sol européen de fortes capacités de production de batteries afin de permettre aux constructeurs automobiles d'atteindre les objectifs fixés par l'Union. Une relocalisation partielle de la production de batteries sur le territoire européen renforce d'autant plus l'intérêt de la transition vers la voiture électrique.²⁹²

Le Parlement européen et le Conseil ont récemment trouvé un accord le 9 décembre 2022 au sujet d'une filière de batteries durables en Europe. Le recyclage est placé au cœur de cet accord qui répond à des besoins de circularité via des objectifs précis en termes de collecte et de réutilisation de matières premières recyclées.²⁹³ La combinaison des objectifs du Green Deal, du plan d'action pour l'économie circulaire²⁹⁴ et enfin de la nouvelle stratégie industrielle marquent l'ambition de l'Union pour concurrencer le marché chinois des batteries et réduire l'impact sur l'environnement.²⁹⁵ Il est possible d'envisager l'enjeu stratégique des batteries comme un enjeu industriel pour l'Union européenne qui doit lutter pour éviter la désindustrialisation du secteur automobile. Face à ce défi, « l'Alliance européenne pour les batteries » est un projet d'envergure qui vise à orienter les investissements publics et privés dans ce secteur et placer l'industrie européenne dans la course vers la décarbonation. Le Parlement insiste sur cette alliance européenne en vue de garantir la compétitivité des constructeurs européens en introduisant un considérant 10 bis.²⁹⁶ Nommé « Airbus des batteries », ce projet est lancé en décembre 2019, doté d'un budget de 3,2 milliards d'euros, il rassemble 17 entreprises telles que BMW. Cette étroite collaboration a pour objectif le développement de batterie avec « une plus longue durée de vie (...) et plus sûres et plus respectueuses de l'environnement ».²⁹⁷ Une usine pilote a été construite en Nouvelle-Aquitaine en France en vue de lancer la fabrication de batteries européennes performantes et plus vertueuses.²⁹⁸ D'initiative franco-allemande, cette usine

291 Entretien avec Louis-Pierre GEFFRAY, expert à l'IDDRI

292 *Ibid.*

293 CANFIN Pascal, « Accord sur la loi pour une filière européenne des batteries durables », LinkedIn, le 9 décembre 2022

294 COM(2020) 98 final

295 Parlement européen, Communiqué de presse, « Accord sur de nouvelles règles européennes relatives aux batteries », le 10 décembre 2022.

296 COM(2021)0556 - C9-0322/2021

297 « La Commission européenne autorise une aide publique de 3,2 milliards d'euros pour développer un « Airbus des batteries » », *Le Monde*, modifié le 10 décembre 2019 (consulté le 16 décembre 2022)

298 « Véhicules électriques : quels projets européens pour la production de batteries ? », *Vie-publique.fr*, le 9

rassemble plusieurs entreprises et une seconde usine sera installée en Allemagne d'ici à 2024 pour répondre aux besoins en batteries automobiles.²⁹⁹ Ce premier projet de grande ampleur est complété par le dispositif de janvier 2021 mis en place par la Commission nommé « Innovation européenne dans la batterie ». Au total, 42 petites, moyennes et grandes entreprises participent à ce nouveau projet et notamment Fiat et BMW.³⁰⁰ Il s'agit d'un véritable projet d'autonomie stratégique pour l'Europe dans cette voie vers la neutralité climatique de son industrie.³⁰¹

La majeure partie des usines de fabrication des batteries automobiles se situe en Chine, la part des méga-usines de batteries présentes en Chine étant de 75% en 2020. Toutefois, le développement de ces usines en Europe est en mesure de réduire la dépendance du continent vis-à-vis de la Chine. C'est notamment le cas de l'Allemagne, dont l'industrie chimique est la plus développée et qui, du fait de la construction de méga-usines de batteries, peut l'amener à produire 10% de la production de batteries à l'échelle mondiale d'ici à 2030.³⁰² Les deux projets lancés en 2019 et 2021 constituent des « projets importants d'intérêt commun » et sont déterminants pour l'autosuffisance de l'Europe, tout en faisant de l'Union le 2ème producteur de batteries à l'échelle mondiale derrière la Chine.³⁰³ Dès lors, l'Union européenne et l'industrie automobile ont pris en considération la question du « comment » assez tardivement mais les alliances industrielles sont soutenues financièrement à la hauteur des ambitions pour l'électrification des véhicules.

C) Des défis en matière de stratégie industrielle : la mobilité comme service

La mobilité constitue notre aptitude à nous déplacer, à être en mouvement, elle touche notre quotidien personnel, scolaire ou professionnel. La mobilité permet plus largement d'avoir accès à ses droits selon Karima DELLI, car être immobile signifie ne pas pouvoir bouger et donc ne pas accéder à l'école, au travail, à la culture ou encore aux

février 2021 (consulté le 5 avril 2023)

299 HAMON Grégoire, « Une usine de batterie en France prévue pour 2022 », *Actu Transport Logistique*, le 3 octobre 2019 (consulté le 25 octobre 2022)

300 *Ibid.*

301 COM(2020) 102 final

302 LABOUE Pierre, « La fin des moteurs thermiques en Europe : le retour du Vieux Continent sur la scène énergétique ? », IRIS, le 22 juillet 2021

303 *Ibid.*

soins.³⁰⁴ La mobilité est donc un enjeu social majeur dont les constructeurs automobiles doivent se saisir pour dessiner l'avenir de l'automobile en Europe, tout en étant un enjeu climatique prééminent. En effet, la transition vers la voiture électrique permettra une décarbonation efficace si le nombre de véhicules sur les routes européennes diminue. Les constructeurs automobiles doivent alors envisager leur métier comme étant un vecteur de mobilité, permettre à des usagers de se déplacer d'un point A à un point B, en repensant le modèle de la voiture en tant que propriété individuelle.

Aujourd'hui, le secteur automobile est sur la voie d'une transformation majeure, non seulement du fait du passage du moteur thermique à l'électrique, mais aussi du passage du modèle de la voiture individuelle aux modèles alternatifs afin d'imaginer le partage d'un véhicule où la mobilité comme un service. L'Union européenne envisage ces changements structurels dans son analyse d'impact, sans toutefois défendre ces nouveaux modèles au sein de la proposition publiée le 14 juillet 2021. Cette remise en question « des modèles commerciaux traditionnels des constructeurs » est reliée à la transition verte et numérique impulsée par l'Union et vise à renforcer l'idée que la mobilité devient de plus en plus un service.³⁰⁵

La part des consommateurs en possession d'un véhicule individuel est décroissante, notamment dans les zones urbaines.³⁰⁶ Longtemps perçue comme l'incarnation de la liberté individuelle, la voiture n'est plus désirée par les jeunes générations comme objet de propriété et devient une commodité, tout comme les transports en commun.³⁰⁷ Des projets ont vu le jour en vue de développer l'auto-partage pour répondre aux besoins des usagers au quotidien ou de manière ponctuelle. C'est le cas de « Citiz », un réseau français regroupant 14 services locaux dans 190 villes françaises. Ce service d'auto-partage permet aux usagers d'accéder à 2000 véhicules en libre-service dans l'ensemble du réseau en France, permettant aux consommateurs d'utiliser un véhicule lorsqu'ils en ont besoin, à la demande, complétant l'offre de transports collectifs et contribuant vivement à la réduction des émissions CO₂ du transport routier.³⁰⁸ Selon l'Agence de l'Environnement et de la

304 DELLI Karima, Conférence sur « Les mobilités européennes : défi écologique, social et populaire », le 2 mars 2023, à Sciences Po Lille

305 SWD (2021) 613 final

306 LEROY Didier, « Que sera l'industrie automobile, dans vingt ans ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2014/2 (Mai 2014), p. 23-34

307 *Ibid.*

308 «Citiz, réseau d'autopartage pour les particuliers », Site de Citiz : [Citiz : location de voiture courte durée](#)

Maîtrise de l'Énergie (ADEME), 1 voiture en auto-partage remplace 5 à 8 voitures individuelles et contribue à la suppression de 10 000 à 19 000km parcourus par une voiture personnelle.³⁰⁹ Il est dès lors possible d'envisager l'impact considérable de ce modèle alternatif à la voiture individuelle sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, du fait d'une circulation moins importante de véhicules.

La fréquence d'usage de l'auto-partage par les usagers a augmenté depuis 2019 et constitue un « déclencheur de multi-modalité » selon l'ADEME. En effet, ce modèle alternatif à la voiture individuelle entraîne des changements comportementaux en faveur de transports collectifs. Seuls 26,2% des auto-partageurs possèdent une voiture au sein de leur foyer, 69,5% des auto-partageurs avaient une voiture auparavant mais ont opté pour la démotorisation, conséquence de l'usage de l'auto-partage pour 40% d'entre-eux.³¹⁰ Nous pouvons alors envisager ce déclencheur comme une nouvelle façon d'utiliser l'automobile de nos jours, la fin du tout-automobile semble plus proche que jamais et la voiture devient un moyen de mobilité aux côtés des transports publics et actifs (tels que le vélo). Toutefois, l'ADEME fait part de l'impact modéré de l'auto-partage à l'échelle nationale en raison du faible volume de voitures en libre-service à disposition, ce qui met en avant la nécessité de déployer davantage ce modèle en complément de l'offre de transports publics. L'étude menée met en avant le potentiel de l'auto-partage pour une mobilité plus durable, étant en mesure de dé-motoriser un certain public notamment les jeunes générations étudiantes ou les retraités. Il s'agit de concrétiser la mobilité comme un service, d'où l'appellation MAAS pour « *Mobility as a service* » visant à rassembler les offres de transports disponibles sous la forme d'une application mobile.³¹¹

Nous pouvons alors envisager ces évolutions comme des indices importants devant guider les constructeurs automobiles vers une transformation en fournisseur de service. Toyota a entrepris depuis quelques années d'être un fournisseur de mobilité avec « KINTO », sa nouvelle marque qui s'appuie sur une mobilité flexible, avec des offres d'autopartage ou de covoiturage, adaptées aux besoins des usagers.³¹² Il ne s'agit pas ici de

[pour les particuliers](#)

309 ADEME, « Enquête nationale auto-partage 2022 : impact sur les pratiques de mobilité des français », le 22 septembre 2022

310 *Ibid.*

311 Renault Group, « La mobilité comme service, future mobilité urbaine », le 30 décembre 2019 : [La mobilité comme service, future mobilité urbaine - Renault Group](#) (consulté le 12 mai 2023)

312 Toyota, « Kinto, la solution de mobilité flexible » : [Toyota | KINTO France, la solution de mobilité](#)

sortir de l'automobile mais de s'adapter aux « nouveaux besoins de mobilité », tel était le souhait de Kiichiro TOYODA, fondateur de Toyota Motor Corporation, dans les années 1930 : « Nous aspirons à être en avance sur notre temps, à ne pas subir les changements, mais à essayer au contraire de les initier ».³¹³ D'autres constructeurs ont pris le virage de la mobilité comme un service, à travers le concept de MAAS, et combinent le développement de la voiture électrique avec la pratique de l'auto-partage en vue de réduire les émissions carbone. *Renault Group* propose plusieurs formules aux auto-partageurs pour une flexibilité et une adaptabilité idéale pour la mobilité des usagers. Dans un premier temps, le partage en boucle permet d'utiliser un véhicule mis à sa disposition mais doit être ramené au point de départ. En revanche, l'auto-partage en trace directe permet de mobiliser un véhicule dans une station de recharge et de le déposer à une autre. Enfin, l'auto-partage en flotte libre permet de localiser le véhicule en libre-service le plus proche et le garer sur une place de stationnement à la fin du trajet, qui sera ensuite ramené par le service gérant à une station de recharge.³¹⁴ Nous pouvons alors entrevoir la fin du thermique, poussée par la lutte contre le changement climatique, comme une étape vers la fin de la voiture individuelle, devenant une mobilité comme une autre et non plus un bien à posséder. Cette réflexion doit nécessairement pousser l'ensemble des constructeurs automobiles à repenser leur stratégie industrielle. En effet, leur stratégie d'entreprise est basée sur le modèle de la voiture individuelle à moteur thermique mais les normes évoluent et les mobilités également, les constructeurs doivent se diriger vers une « nouvelle industrie centrée sur la mobilité 2.0, décarbonée, intermodale et collaborative ».³¹⁵ Il est pertinent d'analyser la volonté de plusieurs constructeurs de perpétuer le modèle thermique comme une résistance face aux changements, ce qui peut avoir des conséquences négatives sur la compétitivité de l'industrie automobile européenne.³¹⁶ Il est essentiel de penser la transition du thermique vers l'électrique comme une opportunité de réaliser la transition de la propriété vers le partage. Pour cela, il est primordial que les constructeurs automobiles mettent fin à leur stratégie basée sur les volumes de production, la demande se dirigeant vers une mobilité

[flexible](#) (consulté le 12 mai 2023).

313 LEROY Didier, « Que sera l'industrie automobile, dans vingt ans ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2014/2 (Mai 2014), p. 23-34

314 Renault Group, « La mobilité comme service, future mobilité urbaine », le 30 décembre 2019 : [La mobilité comme service, future mobilité urbaine - Renault Group](#) (consulté le 12 mai 2023)

315 DONADA Carole, FOURNIER Guy, « Stratégie industrielle pour un écosystème en émergence : le cas de la mobilité 2.0, décarbonée, intermodale et collaborative », *Revue d'économie industrielle*, 2014/4 (n° 148), p. 317-348

316 *Ibid.*

collaborative.³¹⁷ Dès lors, la stratégie industrielle doit se tourner vers les services, en vue de répondre à la demande des usagers pour une plus grande flexibilité entre les différents moyens de transports. Une approche orientée vers le client permet de répondre aux besoins, par la mise en place d'une plate-forme numérique garantissant une certaine adaptabilité et de tenir compte de la « valeur ajoutée servicielle » des véhicules en auto-partage.³¹⁸ Nous pouvons envisager la transition électrique du secteur automobile comme une opportunité de « servicisation »³¹⁹ qui n'est pas imaginée par le pouvoir exécutif à travers les nouvelles normes d'émissions CO₂ des voitures, mais l'évolution des mobilités couplée à l'électrification des flottes renforce l'intérêt de la mobilité partagée.

**

Le poids de l'industrie automobile au sein de l'économie européenne, notamment par la part importante des emplois dans les États membres, conduit à renforcer la place des considérations nationales au sein du processus décisionnel. Le revirement de l'Allemagne face à l'approche du vote au Conseil rend compte de l'importance de la décision de mettre fin au thermique mais a des conséquences majeures sur la stabilité des relations entre États et de la prise de décision au sein de l'Union européenne. Les enjeux sont considérables pour les économies nationales ainsi que pour la compétitivité européenne. L'industrie automobile fait face à des défis majeurs en commençant par celui d'affronter la concurrence sino-américaine dans le secteur des voitures électriques et de l'approvisionnement en matières premières stratégiques en vue de fabriquer les batteries automobiles. Enfin, un enjeu social est mêlé à l'enjeu climatique du fait du développement de la mobilité comme un service. La place toujours plus importante de l'auto-partage ou du covoiturage avec la recherche de frugalité par les usagers conduit à repenser la voiture en tant que propriété individuelle. Plus vertueuse pour le climat, cette mobilité 2.0 constitue un enjeu majeur en matière de stratégie industrielle des constructeurs automobiles, qui doivent accueillir ces changements.

317 DONADA Carole, FOURNIER Guy, « Stratégie industrielle pour un écosystème en émergence : le cas de la mobilité 2.0, décarbonée, intermodale et collaborative », *Revue d'économie industrielle*, 2014/4 (n° 148), p. 317-348

318 FRIGANT Vincent, JULLIEN Bernard, « L'automobile en France : vers la fin d'une vieille industrie ? », *Revue d'économie industrielle*, 2018/2 (n° 162), p. 127-162.

319 *Ibid.*

Conclusion

La question de savoir si l'avenir de l'automobile en Europe est électrique est actuelle et hautement politique. Elle s'inscrit dans l'action de l'Union pour la lutte contre le changement climatique qui produit des normes de plus en plus ambitieuses en vue d'atteindre la neutralité climatique en 2050. Depuis la publication de la proposition de révision des normes d'émissions CO₂ par la Commission en juillet 2021, il y a bientôt deux ans, les négociations furent tumultueuses jusqu'à son adoption par le Conseil en mars dernier. Entre débats houleux et rebondissements inattendus chamboulant le processus décisionnel, la fin du moteur thermique décidée par l'Union européenne et ses États membres a fait couler beaucoup d'encre et a secoué le continent européen. Ce travail s'est efforcé de déterminer les facteurs ayant conduit à cette décision, au sein des institutions européennes mais aussi par l'influence des représentants d'intérêts. Nous avons également envisagé l'évolution du marché à l'échelle mondiale ainsi que les enjeux stratégiques inhérents.

Dans un premier temps, l'année 2019 fut fondamentale pour l'évolution des politiques climatiques européennes avec le Green Deal et l'urgence climatique proclamée par le Parlement européen. Ces deux actes ont donné un coup d'accélérateur à la transition écologique et ont conduit la Commission européenne, dans le cadre du paquet Fit for 55, à proposer la fin du thermique pour les véhicules en vente en 2035. Les normes Euro et les réglementations encadrant les émissions CO₂ des voitures étaient de plus en plus strictes mais cette nouvelle législation marque une rupture avec un tournant technologique majeur pour l'industrie automobile. Cette considération nous permet de confirmer notre première hypothèse selon laquelle l'objectif 100% zéro émission en 2035 est une manière pour l'Union européenne d'affirmer son leadership climatique. L'électrification des flottes automobiles résulte donc majoritairement d'un choix politique plutôt qu'industriel. Cette position doit toutefois être nuancée par les annonces de différents constructeurs automobiles. En effet, Volvo, General Motors ou encore Toyota ont déjà pris le virage de l'électrique ou annoncé l'électrification de leurs flottes. Certains groupes ont alors fait le choix de cette technologie à l'avenir, ce qui relativise la dimension politique de cette décision.

Il est cependant possible de remarquer l'omniprésence et la férocité du lobby environnemental : Transport&Environnement. L'ONG a joué un rôle primordial dans la promotion du tout-électrique pour 2035, défendant cette technologie auprès des institutions européennes et contribuant à une proposition d'autant plus ambitieuse. Si la Commission affirme sa neutralité technologique, chercheurs et fonctionnaires européens pointent du doigt le manque de diversité technologique et reprochent au pouvoir exécutif sa vision centrée sur l'électrique pour le futur de l'automobile sur le Vieux-continent. Dès lors, notre deuxième hypothèse est en partie confirmée face à la portée limitée de la neutralité climatique de la Commission, mais la campagne intense de lobbying des défenseurs du climat n'est pas l'unique raison du blocage de l'institution sur l'électrique. En effet, le potentiel de décarbonation de la voiture électrique à batterie est le plus important face aux autres technologies alternatives au moteur thermique qui ne sont pas adaptées pour des véhicules légers ou sont trop contraignantes pour un déploiement à l'échelle d'un continent. De plus, le marché mondial de la voiture électrique connaît un succès grandissant. La concurrence chinoise et américaine est redoutable et menace la compétitivité de l'industrie automobile européenne, ce qui pousse la Commission européenne à diriger les investissements dans ce secteur, venant compléter les politiques publiques nationales déjà à l'œuvre au sein des États membres. Le principe de neutralité technologique est certes limité, une porte étant laissée ouverte aux carburants alternatifs, les voitures électriques gagnent du terrain sur le marché mondial et sont en mesure de permettre à l'Union d'atteindre ses objectifs climatiques. D'autres considérations sont à prendre en compte dans cette décision, telle que la sortie des énergies fossiles dont l'Union européenne est dépendante, même si le marché des matières premières stratégiques en vue de fabriquer les batteries automobiles est particulièrement concurrentiel.

Les négociations furent teintées d'un revirement historique en matière de lobbying. La puissance historique du lobby automobile fut renversée par la présence grandissante et la ténacité du lobby environnemental. Cependant, notre troisième hypothèse selon laquelle les efforts des défenseurs du climat ont surpassé ceux du lobby industriel n'est pas entièrement avérée car les conséquences du Dieselgate ont retenti sur cette campagne de lobbying. En effet, l'image des constructeurs automobiles est profondément altérée par cette affaire et la perte de confiance vis-à-vis des institutions a fortement contribué à la

décision de mettre fin au moteur thermique, tout en donnant plus de poids au lobby environnemental. Si T&E a d'ores et déjà un impact considérable, celui-ci est décuplé par un affaiblissement substantiel du lobby automobile, dont la position était désunie. L'ACEA ne portait pas une seule voix mais devait faire face à des crises internes avec le départ de Stellantis et des objectifs divergents de ses membres. De plus, des personnalités très présentes lors des négociations ont poussé l'objectif du 100% zéro émission, devenu un totem politique, ce qui renforce l'impact des défenseurs du climat.

La lutte contre le changement climatique constitue le noyau de cette décision, la priorité des politiques et actions de l'Union européenne qui place les considérations climatiques devant l'industrie automobile qui doit s'adapter et prendre la voie de la décarbonation. Toutefois, l'ambition européenne connaît des limites car même si la stratégie industrielle de la Commission européenne fait mention de la multimodalité, le texte final encadrant les émissions CO₂ des voitures ne renvoie pas à la mobilité partagée, l'importance de la frugalité et les changements comportementaux. La nouvelle législation ne permet pas de repenser les usages de l'automobile, alors qu'une réduction effective des émissions de GES est permise à condition de revoir notre mobilité. Notre quatrième et dernière hypothèse est confirmée face à l'absence de remise en cause du modèle tout-automobile, même si d'autres législations visent à développer les transports actifs tels que le vélo ou les transports collectifs. Ce résultat doit prendre en compte le revirement majeur et inédit qui a eu lieu au cœur du processus décisionnel. En effet, la volte-face de l'Allemagne rend compte de l'importance des considérations nationales et enjeux liés à la fin du moteur thermique. Nous pouvons considérer que la place des États dans la prise de décision a pu freiner la Commission européenne en vue de repenser le tout-automobile, l'industrie européenne étant centrale pour les économies.

Pour ce qui est de l'avenir, tous les problèmes ne sont pas réglés, qu'ils soient politiques, économiques ou technologiques. L'Union européenne et ses États membres devront faire face à leurs choix et déployer un nombre suffisant d'infrastructures de recharge tandis que l'industrie automobile doit repenser la taille de ses véhicules afin de réduire les coûts pour le consommateur et l'empreinte carbone liée à leur production. Le chemin vers la neutralité climatique est encore long et les habitudes des usagers en matière

de mobilité doivent évoluer, soutenues par des politiques publiques adéquates, pour une meilleure frugalité. Pour certains, la fin du moteur thermique annonce doucement la fin de la voiture individuelle. S'il est légitime d'en douter, il est certain que le nombre de véhicules sur les routes européennes est amené à diminuer et doit laisser de la place pour une mobilité partagée, plus durable afin de parvenir à un transport routier décarboné.

Sources et bibliographie

1) Politiques environnementales, climatiques nationales et européennes, diplomatie climatique

Doctrine et opinions :

Ouvrages :

- BERTHIER-FOGLAR Susanne, GRECIANO Philippe, « L'Europe face au changement climatique », *Éditions Mare & Martins*, 2020, p. 25-27 et p. 110-114.
- LEGAL Hubert, « Les stratégies du Conseil et du Conseil européen en matière législative et de définition des politiques de l'Union », dans : Brunessen Bertrand éd., *Méthodes et stratégies dans l'Union européenne*. Rennes, *Presses universitaires de Rennes*, « Droits européens », 2021, p. 99-106

Articles de revues :

- ALOCHET Marc, MIDLER Christophe, « Une comparaison des politiques publiques chinoises et européennes sur le véhicule électrique », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2021/6 (N° 152), p. 16-23.
- LAURENT Éloi, « V / La politique climatique européenne : vers une nouvelle ambition ? », dans : OFCE éd., *L'économie européenne 2018*. Paris, La Découverte, « Repères », 2018, p. 56-68.
- LE CACHEUX Jacques, LAURENT Éloi, « L'Union européenne dans la lutte contre le changement climatique », *Regards croisés sur l'économie*, 2009/2 (n° 6), p. 192-205.
- PETIT Yves, « L'Union européenne et la lutte contre le changement climatique : une diplomatie au service d'un leadership ? », *Civitas Europa*, 2020/2 (N° 45), p. 353-371.
- « 1. Éclairages sur l'action publique », *Études économiques de l'OCDE*, 2021/9 (n° 9), p. 17-78

Publications de think tanks, représentants d'intérêts ou de personnes publiques :

- CANFIN Pascal, « Accord sur la loi pour une filière européenne des batteries

durables », LinkedIn, le 9 décembre 2022

- VIKOLAINEN Vera, « 'Fit for 55' legislative package: Strengthening the CO₂ emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles », EPRS, Novembre 2021, PE 694.259

Articles de presse :

- « A Bruxelles, les institutions dans l'attente d'une sortie de crise sur les émissions CO₂ des voitures », *Contexte*, Briefing du 20 mars 2023 (consulté le 21 mars 2023)
- « CO₂ des voitures : le gouvernement allemand attend un signe de la Commission pour calmer les inquiétudes des libéraux (FDP), *Contexte*, Briefing du 8 mars 2023 (consulté le 11 mars 2023)
- « Voitures zéro-émission en 2035 : le texte sera finalement entériné le 28 mars », *Contexte*, Briefing du 27 mars 2023 (consulté le 28 mars 2023)
- GEREDAKIS Marie, « Batteries : de nouvelles règles européennes pour verdir les piles », *Ouest-France*, le 10 décembre 2022 (consulté le 22 décembre 2022)
- HA Tran, « Fin des voitures thermiques en 2035 : pourquoi certaines marques pourront y échapper ? », *Autoplus*, le 10 juin 2022 (consulté le 17 novembre 2022)
- « L'Allemagne revient à la charge sur les carburants alternatifs, la France ne la soutient pas », *Contexte*, Briefing du 28 février 2023 (consulté le 2 mars 2023)
- LAMANT Ludovic, « Les eurodéputés invités à contrer l'influence du lobby automobile », *Médiapart*, le 2 février 2016 (consulté le 28 octobre 2022)
- PACKROFF Jonathan, SEAN GOULDING Carroll, « L'UE sonne le glas des véhicules essence et diesel », *Euractiv*, le 10 novembre 2022 (consulté le 17 novembre 2022)
- « Quelles ont été les évolutions de la politique de l'environnement au niveau européen ? », *Vie-publique*, le 30 mars 2021 (consulté le 17 novembre 2022)
- RAC, "Euro 1 to Euro 6 guide – find out your vehicle's emissions standard", site du RAC, le 6 février 2020 (consulté le 2 mars 2023)
- RAOUL-REA Clément, « Fin du thermique en 2035 : Stellantis claque la porte des constructeurs européens », *Autoplus*, le 14 juin 2022 (consulté le 17 novembre 2022)
- ROUX Fanny, « L'ambition climatique européenne à la merci de la fragilité de la

coalition allemande », *Contexte*, le 30 juin 2022 (consulté le 28 mars 2023)

- « Voitures thermiques : le Parlement européen vote pour l'interdiction de leur vente neuve à partir de 2035 », *Le Monde*, le 8 juin 2022 (consulté le 22 décembre 2022)
- VINCLAIR Thomas, « Calendrier, contrôle, périmètre, dérogations : où en est la mise en place des ZFE en France ? », *Franceinfo*, publié le 2 février 2023 (consulté le 22 mars 2023)
- VIVIANI Mathieu, « Automobile : six questions sur la norme antipollution Euro 7 », *Les Echos*, le 10 novembre 2022 (consulté le 9 décembre 2022)

Documents officiels :

Réglementation européenne :

- Commission européenne, *Proposition de règlement du parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil*, le 14 juillet 2021, COM/2021/559 final
- Commission européenne, *Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules, utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat*, COM/2021/556 final, le 14 juillet 2021.
- Commission européenne, *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité des batteries (Euro 7) et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009*, le 10 décembre 2020, COM/2020/798 final
- *Décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs*, le 22 juin 2000 (n'est plus en vigueur)
- *Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of-life vehicles*, OJ L 269, 21.10.2000, p. 34

- *Directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.), L 188/116*
- *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, Journal Officiel de l'Union européenne du 9 mai 2008, C 115/47*

Réglementation nationale :

- *Loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte, JORF n°0189 du 18 août 2015*

Autres documents :

- Amendements du Parlement européen, adoptés le 8 juin 2022, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, conformément à l'ambition climatique accrue de l'Union, COM(2021)0556 – C9-0322/2021
- Commission européenne, Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des régions, « Le pacte vert pour l'Europe », le 11 décembre 2019, COM/2019/640 final
- Commission européenne, Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, « Mise en œuvre de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures : cinquième communication Annuelle sur l'efficacité de la stratégie », le 22 juin 2005, COM/2005/0269 final
- Commission européenne, Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, « Un nouveau plan d'action pour l'économie circulaire pour une Europe plus propre et plus compétitive », le 11 mars 2020, COM(2020) 98 final
- Commission européenne, Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social

européen au Comité des régions et à la Banque européenne d'investissement, « Une planète propre pour tous – Une vision stratégique européenne à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat », le 28 novembre 2018, COM (2018) 773 final

- Commission européenne, Communication « Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers », le 7 février 2007, COM(2007) 19 final
- Commission européenne, Communiqué de presse, « La Commission propose de nouvelles normes Euro 7 pour réduire les émissions polluantes des véhicules et améliorer la qualité de l'air », Bruxelles, le 10 novembre 2022.
- Conseil de l'Union européenne, Communiqué de presse : « Registre de transparence : le Conseil adopte de nouvelles règles rendant obligatoire l'inscription des représentants d'intérêts », le 6 mai 2021
- Commission européenne, Document de travail des services de la Commission, « Résumé du rapport d'analyse d'impact accompagnant le document : Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat », le 28 novembre 2018, COM(2018) 773 final.
- Déclarations sur le Projet de Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (première lecture), Bruxelles, le 27 mars 2023
- Direction de l'information légale et administrative, "Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : 11 métropoles concernées en 2022, Service-public.fr, le 4 novembre 2022
- European Commission, « EU Reference Scenario 2020, Energy, transport and GHG emissions – Trends to 2050 », July 2021
- European Commission, « Inception impact assessment », 29.10.2020, Ref.

Ares(2020)6081912.

- European Commission, « Impact assessment accompanying the document : Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO₂ emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition », Brussels, 14.7.2021, SWD (2021) 613 final
- European Commission, Summary report on the public consultation on the revision of CO₂ Emission performance standards for cars and vans, 27-04-2021, Ref. Ares(2021)2795806
- European Parliament, « The Future of the EU automotive sector », Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life policies, October 2021
- Parlement européen, Communiqué de presse, « Accord sur de nouvelles règles européennes relatives aux batteries », le 10 décembre 2022.
- Parlement européen, « De nouvelles règles européennes pour des batteries plus durables et éthiques », le 3 mars 2022, mis à jour le 12 décembre 2022.
- Parlement européen, « Mesures de l'UE pour garantir une énergie sûre et verte », publié le 7 octobre 2021, mis à jour le 6 décembre 2022.
- Parlement européen, « Résolution du Parlement européen du 16 février 2023 sur le développement d'une stratégie européenne pour le vélo », le 16 février 2023, 2022/2909(RSP)
- Parlement européen, « Tout savoir sur l'interdiction de l'UE concernant la vente de voitures neuves à essence et diesel à partir de 2035 », le 8 novembre 2022.
- Parlement européen, « Résolution du Parlement européen du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale », 2019/2930(RSP)

2) Industrie automobile, types de motorisation

Doctrine et opinions :

Ouvrage :

- DELLI Karima, « Dieselgate, Repenser la mobilité sans diesel », 2019, Actes Sud

Articles de revues :

- AJOUS Patricia, SALZE Paul, BAILLY-HASCOËT Valérie, « Système automobile et modèles de transports : quelles évolutions pour planifier la mobilité de demain ? », *Flux*, 2020/1-2 (N° 119-120), p. 173-184
- AUVERLOT Dominique, « Le développement de la mobilité individuelle est-il compatible avec la lutte contre le changement climatique ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2014/2 (Mai 2014), p. 90-9
- AUVERLOT Dominique, SAUVANT Alain, « Décarboner les mobilités. Sept scénarios pour la France aux horizons 2040 et 2060 », *Futuribles*, 2023/2 (N° 453), p. 25-42
- BERETTA Joseph, « La mobilité électrique et les bornes de recharge », *Annales des Mines*, Mai 2018, p. 25-30
- CZERNY Igor, « L'électricité : l'énergie de l'avenir pour les véhicules individuels », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 13-18.
- DONADA Carole, FOURNIER Guy, « Stratégie industrielle pour un écosystème en émergence : le cas de la mobilité 2.0, décarbonée, intermodale et collaborative », *Revue d'économie industrielle*, 2014/4 (n° 148), p. 317-348
- FRIGANT Vincent, JULLIEN Bernard, « L'automobile en France : vers la fin d'une vieille industrie ? », *Revue d'économie industrielle*, 2018/2 (n° 162), p. 127-162.
- RAN Frédéric, « Les nouvelles formes de la mobilité : trottinettes électriques, hoverboards, bicyclettes électriques... », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2018/2 (Mai 2018), p. 36-40
- KOSKAS Thierry, PELATA Patrick, « Dans dix ans, une automobile sur trois sera une automobile électrique », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 75-82.
- LEROY Didier, « Que sera l'industrie automobile, dans vingt ans ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2014/2 (Mai 2014), p. 23-34
- RAPHELIS-SOISSAN Pierre, « Les carburants de synthèse produits à partir d'hydrogène électrolytique et des émissions de CO₂ du secteur cimentier : un vecteur de décarbonation du transport maritime », *Annales des Mines*, 2022,

numéro 4, p. 81-85

- SCHUMACHER Aloïs, « Le « Dieselgate » une histoire sans fin ? Éléments de réflexion sur l’Affaire Volkswagen », *Allemagne d'aujourd'hui*, 2019/1 (N° 227), p. 81-95.

Publications de think tanks ou représentants d'intérêts :

- KATZEMICH Nina, « Dieselgate and the German Car Industry », dans: ALTER-EU (Ed.): *Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights*, Bruxelles 2018, p. 88–105
- International Council on Clean Transportation, « Effects of battery manufacturing on electric vehicle life-cycle greenhouse gas », February 2018.
- International Council on Clean Transportation, « Real-world exhaust emissions from modern diesel cars », October 11, 2014
- International Energy Agency, « Global EV Outlook 2023 :Catching up with climate ambition », April 2023

Articles de presse :

- « Automobile : face à la crise due au coronavirus, les grands perdants et les résilients », *Le Monde*, le 22 avril 2020 (consulté le 22 mars 2023)
- « Dieselgate : chronologie d'un scandale né chez Volkswagen », *Le Figaro*, le 9 juin 2021 à 13h42 (consulté le 17 novembre 2022)
- « Dieselgate : mise en examen confirmée pour Volkswagen en France », *Contexte*, Briefing du 17 mars 2023 (consulté le 22 mars 2023)
- « En 2020, le marché auto européen a chuté de 23,7 % », *Euronews*, le 19 janvier 2021 (consulté le 9 décembre 2022)
- HAEHNSEN Erick, « Voiture électrique : l'Europe saura-t-elle livrer la guerre des batteries ? », *Euractiv*, le 12 octobre 2018 (consulté le 4 novembre 2022)
- HAMON Grégoire, « Une usine de batterie en France prévue pour 2022 », *Actu Transport Logistique*, le 3 octobre 2019 (consulté le 25 octobre 2022)
- FEITZ Anne, « Bruxelles propose d'interdire les voitures diesel et à essence dès 2035 », *Les Echos*, le 14 juillet 2021 (consulté le 16 octobre 2022)
- FEITZ Anne, « La voiture électrique poursuit sa percée sur les routes

européennes », *Les Echos*, le 16 juillet 2021, No 23495, p. 14 (consulté le 22 octobre 2022)

- « La Commission européenne autorise une aide publique de 3,2 milliards d’euros pour développer un « Airbus des batteries » », *Le Monde*, modifié le 10 décembre 2019 (consulté le 16 décembre 2022)
- « La Commission valide 1,8 milliard d’euros d’aide à l’installation de bornes de recharge rapide pour véhicules électriques en Allemagne », *Contexte*, le 16 décembre 2022 (consulté le 16 décembre 2022)
- « La voiture électrique encore à la peine », *Vie-publique.fr*, le 25 mars 2019 (consulté le 24 février 2023)
- « L’Europe passe à la voiture électrique en 2035: un virage historique », *Levif.be*, le 8 juin 2022 (consulté le 16 octobre 2022)
- « Les eurodéputés entérinent l'accord avec le Conseil de l'UE mettant fin aux voitures à moteur thermique en 2035 », *Contexte*, le 15 février 2023 (consulté le 27 février 2023)
- « L’industrie automobile européenne doit se tourner vers l’avenir, pas le passé », *Euractiv*, le 19 décembre 2022 (consulté le 3 janvier 2023)
- « Véhicules électriques : quels projets européens pour la production de batteries ? », *Vie-publique.fr*, le 9 février 2021 (consulté le 5 avril 2023)

Documents officiels :

Autres documents :

- AUVERLOT D., MEILHAN N., MESQUI B. et POMMERET A., « Les politiques publiques en faveur des véhicules à très faibles émissions », France Stratégie, Rapport de mai 2018
- AUVERLOT D., MEILHAN N., MESQUI B. et POMMERET A., « Panorama des politiques publiques en faveur des véhicules à très faibles émissions », France Stratégie, Note de synthèse de mai 2018
- Eurostat, « Key figures on European Transport », 2022 Edition, October 2022

Site internet :

- Institut National de la Statistique et des Études Économiques, Site officiel : [Accueil](#)

[- Insee - Institut national de la statistique et des études économiques](#) (consulté le 10 mai 2023)

3) Mobilité durable, électro-mobilité, transition écologique

Doctrine et documentation d'opinion :

Articles de revues :

- AIT-EL-HADJ Smaïl, « Mutation technologique et transition environnementale : enseignements du cas de l'automobile », *Marché et organisations*, 2020, p. 185-206
- APPERT Olivier, « Energie et mobilité durable », *Annales des Mines*, 2009, p. 8-12
- AUVERLOT Dominique, « Le développement de la mobilité individuelle est-il compatible avec la lutte contre le changement climatique ? », *Annales des Mines*, Mai 2014, p. 90-97.
- BRINGAULT Anne, DUFOUR Lucile, MAKAROFF Neil, « La nécessité de renforcer l'atténuation pour atteindre l'objectif « Zéro émission nette » en 2050 », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 2018/1 (N° 89), p. 53-55.
- CHEVET Pierre-Franck, « L'automobile à l'horizon 2030 », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009/3 (Août 2009), p. 5-7.
- GEFFRAY Louis-Pierre, « Impact Carbone : des véhicules légers, plus ou moins lourds....en émission », *Revue Transports urbains*, 2022, p. 15-19
- HERAN Frédéric, « La remise en cause du tout automobile », *Flux*, 2020/1-2 (N° 119-120), p. 90-101.
- JACQUOT Matthieu, « Quel futur pour le covoiturage ? Comment surmonter les obstacles ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2018/2 (Mai 2018), p. 52-55
- LAURENT Éloi, « VIII / La transition vers la fin des énergies fossiles et un climat stable », dans : Éloi Laurent éd., *Économie pour le XXIe siècle. Manuel des transitions justes*. Paris, La Découverte, « Repères », 2023, p. 159-182.
- MEILHAN Nicolas, « Comment faire enfin baisser les émissions de CO₂ des voitures », *La note d'analyse de France Stratégie*, 2019, p. 1-12
- MIDLER Christophe, VON PECHMANN Félix, « Du véhicule électrique à

l'électromobilité », *Le journal de l'école de Paris du management*, 2015/4 (N° 114), p. 8-15.

- MORTUREUX Marc, « La pente est raide », *Revue Projet*, 2022/4 (N° 389), p. 24-27.
- PAPON Pierre, « La transition énergétique à l'heure des choix », *Futuribles*, 2022/2 (N° 447), p. 21-34.
- PELLERIN-CARLIN Thomas, « L'Union de l'énergie aux prises avec les lobbies », *L'Économie politique*, 2017/2 (N° 74), p. 55-67.

Publications de think tanks et représentants d'intérêts :

- Agence européenne pour l'environnement, Rapport sur les transports et l'environnement, 2021
- DE VRIES Sigrid « L'UE a besoin d'une approche politique globale de la mobilité zéro émission », Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), le 30 novembre 2022.
- International Energy Agency, « CO₂ Emissions in 2022 Analysis », March 2, 2023.
- International Council on Clean Transportation, « CO₂ reduction technologies for the European car and van fleet : A 2025-2035 assessment », le 10 octobre 2017
- International Council on Clean Transportation, « Real-World usage of plug-in hybrid electric vehicles : fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions », le 27 septembre 2020.

Articles de presse :

- « Allemagne : le ticket mensuel de transports à 9 euros a fait économiser 1,8M de t de CO₂ », *La Croix*, le 30 août 2022 (consulté le 3 janvier 2023)
- BOUTELET Cécile, « Transports : l'Allemagne lance l'abonnement unique à 49 euros », *Le Monde*, le 30 avril 2023 (consulté le 14 mai 2023)
- « Climat : un nouveau rapport alarmant du GIEC sur un réchauffement global de la planète », *Vie-publique*, le 21 mars 2023 (consulté le 5 avril 2023)
- DEFAY Benjamin, « Voiture de l'année 2023 : et le vainqueur est le Jeep Avenger ! », *Auto-moto*, le 13 janvier 2023 (consulté le 2 mai 2023)
- J.KURMAYER Nikolaus, « Les régions de l'UE productrices d'automobiles

réclament des aides pour une « transition juste » », *Euractiv*, 1er juillet 2022 (consulté le 12 décembre 2022)

- RICARD Philippe, « L'Union européenne peine à trouver un compromis sur la pollution automobile », *Le Monde*, 3 mars 2008 (consulté le 28 octobre 2022)
- « Les émissions mondiales de CO₂ des transports ont augmenté de 2,1% en 2022, *Contexte*, Briefing du 2 mars 2023 (consulté le 17 mars 2023)

Documents officiels :

Autres documents :

- Commission européenne, « Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir », le 9 décembre 2020, COM(2020) 789 final
- Parlement européen, « Émissions de CO₂ des voitures : faits et chiffres », le 22 mars 2019, mis à jour le 15 juin 2022

Site internet :

- «Citiz, réseau d'autopartage pour les particuliers », Site de Citiz : [Citiz : location de voiture courte durée pour les particuliers](#) (consulté le 6 mai 2023)

4) Lobbying

Doctrine et opinions :

Articles de revues :

- M. McLAUGHLIN Andrew, JORDAN Grant, A.MALONEY William, « The Corporate Lobbying in the European Community », *Journal of Common Market Studies*, Volume 31, No. 2, June 1993
- NOWACK Felix, STERNKOPF Benjamin, « Le lobbying dans la politique des transports : impact de la représentation d'intérêts au niveau national et européen dans le contexte du développement durable des transports », IVP Discussion Paper 2/2015, Berlin 2015.
- PELLERIN-CARLIN Thomas, « L'Union de l'énergie aux prises avec les lobbies », *L'Économie politique*, 2017/2 (N° 74), p. 55-67. DOI : 10.3917/leco.074.0055

Publications de think tanks, représentants d'intérêts, entreprises et organismes publics :

- ACEA, « COVID-19: les emplois de plus de 1,1 million de travailleurs de l'automobile de l'UE ont été touchés jusqu'à présent, selon les données », le 31 mars 2020
- ACEA, « Carte interactive – Impact du COVID-19 sur la production de l'industrie automobile européenne », le 1er juin 2020
- ACEA, « Soutenir une transition en douceur vers les véhicules électriques grâce à des solutions de recharge facilement accessibles sur les propriétés privées », le 6 décembre 2022
- ACEA, position Paper « Review of the CO₂ Regulation for cars and vans », March 2021
- ACEA position paper « Proposal for the revision of the CO₂ targets for cars and vans », November 2021
- ACEA, « Tendances de l'électrification dans le monde », le 25 novembre 2022
- ACEA, « Economic and Market Report : State of the EU auto industry Full-year 2022 », January 2023
- ADEME, « Enquête nationale auto-partage 2022 : impact sur les pratiques de mobilité des français », le 22 septembre 2022
- ALTER-EU : Corporate Capture in Europe. « When big business dominates policy-making and threatens our rights », Bruxelles 2018, p. 6–15, 88-105.
- AVERE vision - Zero-emission mobility for all, AVERE Website
- BEUC, « Mettre le pied sur la pédale électrique », position paper, le 21 mai 2021
- HAAS Tobias, SANDER Hendrik, « Le lobby automobile européen. Analyse critique de l'influence de l'industrie automobile », Mars 2019, Rosa Luxembourg Stiftung Bureau de Bruxelles Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Bruxelles, Belgique www.rosalux.eu
- LABOUE Pierre, « La fin des moteurs thermiques en Europe : le retour du Vieux Continent sur la scène énergétique ? », IRIS, le 22 juillet 2021
- LABROUSSE Martin, « L'Union européenne sous l'influence des grands États », IRIS, le 11 décembre 2009

- Transport & Environnement (T&E), « Les gouvernements de l'UE prennent la décision historique de mettre fin à la vente de voitures polluantes », le 29 juin 2022
- Transport & Environnement (T&E), CHERON Marie, « Pour ou contre la voiture électrique ? Le débat de Noël », le 24 décembre 2022
- Transport & Environnement (T&E), « Exit l'ancien (moteurs), place au nouveau (mobilité zéro émission) », le 4 mai 2020
- Transport & Environnement (T&E), 2021 Annual Report, March 2022
- Joint letter of AVERE, BEUC, The Climate Group, EPHA, ECOS, and T&E : « Call on the European Commission President to set and EU-wide end date for sales of internal combustion engine cars and vans by 2035. »
- KEYNES Alex, Transport & Environnement (T&E), position paper « Car CO₂ review: getting Europe's car market 'fit for 55' on time and affordably, T&E recommendations for the review of the EU car CO₂ standards », November 2021
- Rapport de l'AEE N°20/2016, « Les véhicules électrique en Europe », Agence européenne pour l'environnement, le 26 septembre 2016

Articles de presse :

- BECKER Markus, SCHULT Christoph, TRAUFFETTER Gerald: « Abgasplan der EU-Kommission Berlin will deutsche Autoindustrie schützen », Spiegel Online, 07.11.2017 (consulté le 24 mars 2023)

Documents officiels :

Autres documents :

- List of meetings "Association des Constructeurs Européens d'Automobiles" has held with Commissioners, Members of their Cabinet or Director-Generals since 01-12-2014 under its current ID number in the Transparency Register: "0649790813-47", Last update on 16-01-2023
- List of meetings "Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)" has held with Commissioners, Members of their Cabinet or Director-Generals since 01-12-2014 under its current ID number in the Transparency Register: "58744833263-19", Last update on 16-01-2023
- List of meetings "Stellantis" has held with Commissioners, Members of their

Cabinet or Director-Generals since 01-12-2014 under its current ID number in the Transparency Register: "986044541551-20", Last update on 16-01-2023

- Registre de transparence des institutions européennes : [Registre des représentants d'intérêts \(europa.eu\)](#) (consulté le 17 janvier 2023)

Sites internet :

- Renault Group, « La mobilité comme service, future mobilité urbaine », le 30 décembre 2019 : [La mobilité comme service, future mobilité urbaine - Renault Group](#) (consulté le 12 mai 2023)
- Site officiel de l'ACEA : <https://www.acea.auto> (consulté le 4 avril 2023)
- Toyota, « Kinto, la solution de mobilité flexible » : [Toyota | KINTO France, la solution de mobilité flexible](#) (consulté le 12 mai 2023)
- Transport & Environnement, A propos de nous, transportenvironnement.org : [Transport & Environnement - Faire campagne pour des transports plus propres en Europe \(transportenvironnement.org\)](#) (consulté le 27 avril 2023)

Annexes :

Annexe 1: Tableau de recensement chronologique des principaux documents des institutions européennes étudiés pour ce mémoire de recherche

Intitulé du document	Institution	Date	Référence
Résolution du Parlement européen sur l'urgence climatique et environnementale	Parlement européen	Le 28 novembre 2019	2019/2930(R SP)
Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des régions, « Le pacte vert pour l'Europe »	Commission européenne	Le 11 décembre 2019	COM/2019/640 final
Inception impact assessment	European Commission	October 29 th , 2020	Ares(2020)6081912
Proposition de règlement du parlement européen et du Conseil relatif aux batteries et aux déchets de batteries, abrogeant la directive 2006/66/CE et modifiant le règlement (UE) 2019/1020	Commission européenne	Le 10 décembre 2020	COM/2020/798 final
Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité des batteries (Euro 7) et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009.	Commission européenne	Le 10 décembre 2020	COM/2020/798 final
Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO ₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules, utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat	Commission européenne	Le 14 juillet 2021	COM/2021/556 final
Proposition de règlement du parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive	Commission européenne	Le 14 juillet 2021	COM/2021/559 final

2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil			
Impact assessment accompanying the document : Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO ₂ emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition	European Commission	July 14 th , 2021	SWD (2021) 613 final

Source : Tableau réalisé par l'auteure à partir des documents principaux analysés dans cette étude.

Annexe 2 : Tableau des entretiens réalisés dans le cadre de l'écriture de ce mémoire

Prénom et nom	Fonction	Date et format de l'entretien	Prise de contact
Louis-Pierre GEFFRAY	Expert mobilité et de décarbonation du transport routier à l'IDDRI	05/01/23 Vidéo-conférence via Zoom	E-mail
Anonyme ³²⁰	Collaborateur parlementaire d'un(e) eurodéputé(e) du PPE	06/01/2023 Appel téléphonique	E-mail de l'eurodéputé(e)
Alex KEYNES	Manager sur les questions de véhicules propres chez Transport & Environnement	13/01/2023 Vidéo-conférence via Zoom	E-mail
Nicolai COULOMBEZ	Collaborateur parlementaire de Dominique RIQUET (Renew Europe), rapporteur pour la Commission ITRE	27/01/2023 Vidéo-conférence via Zoom	E-mail de l'eurodéputé
Lucas TRIPOTEAU	Collaborateur parlementaire de Karima DELLI (Les Verts/ALE), Présidente de la Commission TRAN	02/03/2023 Appel via Whatsapp	Karima DELLI lors d'une conférence du 2 mars à Sciences Po Lille
Marie KRPATA	Chercheuse au Comité d'Études Franco-Allemandes (CERFA) à l'Institut Français des Relations Internationales (IFRI)	24/03/2023 Vidéo-conférence via Teams	E-mail

Source : Tableau réalisé par l'auteure.

320 Pour des raisons de confidentialité, ce contact a souhaité conserver son anonymat.

Annexe 3 : Tableau des conférences citées dans le cadre de cette étude

Prénom et nom de l'intervenant(e)	Fonction	Thématique	Date et lieu
Valérie DREZET-HUMEZ	Cheffe de la Représentation française de la Commission européenne	La présidence française du Conseil de l'Union européenne	Le vendredi 4 février 2022, à l'Université de Lille
Karima DELLI	Députée européenne, Présidente de la commission transport et tourisme au Parlement européen	Les mobilités européennes : défi écologique, social et populaire	Le jeudi 2 mars 2023, à Sciences Po Lille

Source : Tableau réalisé par l'auteure à partir des conférences suivies par l'auteure.

Table des matières

Déclaration de l'auteur.....	1
Résumé – abstract.....	2
Remerciements.....	3
Liste des acronymes.....	4
Sommaire.....	6
Introduction.....	7
État de la littérature.....	10
Problématique et hypothèses.....	15
Méthodologie et limites.....	16
Chapitre 1 : L'évolution des normes environnementales et climatiques automobiles dans la volonté de lutter contre le changement climatique.....	21
I. Les normes encadrant le secteur du transport routier, d'hier à demain.....	21
A) Les normes sur les émissions polluantes incomplètes et inefficaces de 1990 à aujourd'hui.....	21
B) Des politiques publiques en faveur du déploiement des véhicules à émissions nulles et faibles.....	27
C) Un paysage législatif favorable à l'établissement de normes plus strictes.....	30
II. La volonté d'affirmer le leadership climatique et industriel de l'Union européenne à l'échelle mondiale.....	35
A) Une diplomatie climatique puissante face à un enjeu politique mondial.....	36
B) Le fort potentiel de décarbonation de la voiture électrique.....	38
C) Un choix politique questionnant le principe de neutralité technologique.....	40
Chapitre 2 : L'inversion du rapport de force entre lobby automobile et voix environnementale en Europe.....	45
I. Les défaillances du lobby automobile autour de cette décision.....	45
A) La puissance historique du lobby automobile contre des objectifs stricts jusqu'à aujourd'hui.....	45
B) L'impact majeur du Dieselgate : la perte de confiance des constructeurs automobiles vis-à-vis des institutions et de la société.....	48

C) Des divisions significatives conduisant à une position désunie des constructeurs automobiles.....	50
II. La montée en puissance des acteurs de la lutte contre le changement climatique...	55
A) Des efforts intenses du lobby environnemental lors des négociations.....	55
B) Des voix porteuses au sein des institutions européennes pour le climat.....	59
C) La critique croissante de la voiture individuelle face à la nécessité d'adapter la mobilité à la lutte contre le changement climatique.....	61
Chapitre 3 : La difficile remise en cause du modèle tout-automobile en Europe.....	67
I. Des considérations nationales complexifiant la prise de décision.....	67
A) La place importante des États au sein du processus décisionnel.....	67
B) La volte-face de l'Allemagne : un obstacle imprévu.....	69
C) Le poids de l'industrie automobile pour les économies européennes.....	72
II. Les enjeux de l'industrie automobile européenne pour l'avenir.....	76
A) La concurrence chinoise et américaine : un contexte géopolitique intense.....	76
B) Des enjeux stratégiques autour des matières premières pour les batteries.....	82
C) Des défis en matière de stratégie industrielle : la mobilité comme service.....	85
Conclusion.....	90
Sources et bibliographie.....	94
1) Politiques environnementales, climatiques nationales et européennes, diplomatie climatique.....	94
2) Industrie automobile, types de motorisation.....	99
3) Mobilité durable, électro-mobilité, transition écologique.....	103
4) Lobbying.....	105
Annexes.....	109
Annexe 1 : Tableau de recensement chronologique des principaux documents des institutions européennes étudiés pour ce mémoire de recherche.....	109
Annexe 2 : Tableau des entretiens réalisés dans le cadre de l'écriture de ce mémoire.....	111
Annexe 3 : Tableau des conférences citées dans le cadre de cette étude.....	112
Table des matières.....	113