

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG
BUREAU DE BRUXELLES

TOBIAS HAAS
HENDRIK SANDER



LE LOBBY
AUTOMOBILE EUROPÉEN
ANALYSE CRITIQUE DE L'INFLUENCE
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

À PROPOS DES AUTEURS

Tobias Haas

Tobias Haas, docteur en sciences politiques, est politologue et travaille à l'université libre de Berlin (Freie Universität Berlin) et à l'Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) à Potsdam. Il s'occupe des conflits liés au changement de cap dans le domaine des transports qui se fait encore attendre et du changement structurel en Lusace, une région d'Europe centrale. Il circule volontiers à vélo et n'utilise la voiture qu'en cas de nécessité.

Hendrik Sander

Hendrik Sander est politologue titulaire d'un doctorat et vit à Potsdam. La politique énergétique, la politique sanitaire, la transformation socio-écologique et les mouvements sociaux sont ses chevaux de bataille. Il est lui-même actif dans divers mouvements. Il ne possède aucune voiture et ne voyage jamais en avion.

ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

La Rosa-Luxemburg-Stiftung est une organisation de gauche à but non lucratif proche du parti allemand «Die Linke» (Parti de gauche) et dont le champ d'action est international. Créée en 1990, la fondation consacre son travail à l'analyse des évolutions et des processus sociaux et politiques à l'œuvre dans le monde entier.

Notre travail s'inscrit dans le contexte de la crise multiple et croissante du système politique et économique actuel. En coopération avec d'autres organisations progressistes de par le monde, notre action porte sur la participation démocratique et sociale, le renforcement des capacités des groupes défavorisés, et les alternatives pour le développement économique et social. Nos activités internationales ont pour but de favoriser l'éducation citoyenne à l'aide d'analyses universitaires, de programmes publics et de projets menés en collaboration avec nos institutions partenaires.

Notre action a pour but de contribuer à un système mondial plus juste fondé sur la solidarité internationale.

www.rosalux.eu

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
Le lobbyisme dans l'UE: expression des rapports de force sociaux	6
Institutions et parties prenantes de la politique européenne des transports	9
Le complexe politico-industriel automobile	11
Lobbyisme en action:	
valeurs cibles d'émission de CO₂ du parc de véhicules	16
Lutte pour fixer les premières valeurs cibles d'émission contraignantes (2007–2009)	17
Combat des lobbys pour la concrétisation des objectifs (2012–2014)	18
Troisième acte: la proposition de la Commission pour les objectifs pour 2030	19
Réponse du Parlement européen et du Conseil des ministres à propos des objectifs pour 2030	20
Le pouvoir des lobbys entrave le changement de cap dans le domaine des transports	22
Stratégies pour un changement socio-écologique dans le domaine des transports	24
Bibliographie	28

INTRODUCTION

L'histoire de l'Union européenne (UE) est souvent présentée comme un modèle de paix et de prospérité économique. Mais elle est aussi l'histoire d'une augmentation fulgurante des transports, sur lesquels le capitalisme fossile exerce un contrôle étroit. Le moteur à combustion est au centre de ce modèle de mobilité et provoque une destruction massive de la nature (Candeias et al. 2011; Balsmeyer/Knierim 2018; Haas 2018).

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre est clair : en 2015 environ un quart des émissions de l'UE provenait du secteur des transports. Certes, les fabricants automobiles promettaient déjà en 1998 de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Mais cet engagement volontaire n'a eu aucun effet sur le niveau des émissions. Aussi l'UE a-t-elle décidé de fixer une limite de tolérance contraignante de 95 grammes de CO₂ par kilomètre pour les flottes de véhicules en 2021. Fin 2018, l'UE a convenu qu'il fallait réduire de 37,5 % en moyenne le niveau des émissions de gaz des nouveaux véhicules d'ici à 2030. Un réel succès pour les environnementalistes. Pourtant les décisions restent bien en-deçà des engagements pris dans l'accord de Paris sur le climat de 2015, qui prévoit de limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C.

Non seulement la croissance des transports réchauffe l'atmosphère terrestre, mais les particules fines et les oxydes d'azote rejetés par les moteurs à combustion nuisent considérablement à la santé humaine. Le scandale du diesel a révélé au grand jour que les consortiums ont manipulé les logiciels installés dans les véhicules diesel de telle sorte que le niveau des rejets de particules fines et d'oxydes d'azote enregistrés au cours des tests en laboratoire était nettement inférieur à celui relevé en situation de circulation réelle. Tandis qu'aux États-Unis les tribunaux ont imposé, en particulier à Volkswagen, de verser des milliards de dollars en compensation, l'Union européenne traite encore l'industrie automobile avec ménagement.

Les voitures rejettent encore d'énormes quantités de polluants toxiques, et aucune mesure politique efficace n'est prise pour y remédier. Le poids économique et la pression politique exercée par les groupes de constructeurs automobiles sont au centre de cet immobilisme. Volkswagen et d'autres fabricants automobiles comptent parmi les groupes les plus puissants de l'UE.

Depuis des décennies, ils entretiennent des liens étroits avec les institutions de l'UE et influencent fortement leur politique. Jusqu'à présent, les fabricants automobiles ont pu empêcher la mise en place d'une action efficace pour le climat et la protection de l'environnement dans le secteur automobile européen.

Ils risquent cependant de manquer le coche. Depuis des années, des formes alternatives de propulsion (comme les véhicules électriques), de nouveaux services de mobilité (comme le covoiturage) et l'interconnexion de différents modes de transport gagnent en importance. Actuellement, il existe même des expérimentations avec des véhicules autonomes (PwC 2017/2018; Daum 2018). Des groupes comme Tesla, Apple, Google ou le groupe chinois BYD font figure de pionniers de cette évolution. Les groupes automobiles historiques investissent désormais eux-aussi des milliards dans les nouvelles technologies, tout en essayant de défendre aussi longtemps que possible l'ancien modèle économique fondé sur le moteur à combustion – jusqu'à présent, ils y parviennent relativement bien.

Que les grands groupes automobiles perpétuent l'ancien modèle en exerçant leur pouvoir de lobbying ou que l'on voie à moyen terme un nombre élevé de véhicules électriques autonomes sur nos routes, cela n'est pas suffisant pour répondre aux exigences qu'implique une redéfinition socio-écologique du secteur des transports. Cette refonte du secteur passerait par le remplacement de la voiture par des transports publics, l'adoption de mesures visant à réduire le trafic et enfin par la modification des zones résidentielles et de l'organisation du temps (Balsmeyer/Knierim 2018; MISEREOR/Brot für die Welt/Powershift 2018; Haas 2018). Comment les acteurs de gauche peuvent-ils d'une part contribuer à imposer des valeurs cibles ambitieuses et donner un coup d'accélérateur à l'élimination du moteur à combustion? Comment peuvent-ils d'autre part empêcher que le changement de cap amorcé dans le domaine des transports ne soit limité qu'aux véhicules électriques et intelligents? La première condition pour y parvenir consiste à analyser le pouvoir énorme du capital automobile dans l'Union européenne et à élaborer des stratégies sur cette base, pour le briser.

A blurred night photograph of city lights, likely from a car's perspective, showing out-of-focus yellow and red lights against a dark blue sky. The lights are reflected on a wet surface, creating a bokeh effect.

**LE LOBBYISME
DANS L'UE:
EXPRESSION DES
RAPPORTS DE FORCE
SOCIAUX**

ALTER-EU, une coalition d'organisations de la société civile, décrit le phénomène selon lequel l'industrie peut fortement influencer la législation de l'UE à son avantage, ce qu'elle désigne par le terme «*corporate capture*» (*récupération par les entreprises*) (ALTEREU 2018). Il ne s'agit pas ici uniquement d'interventions ponctuelles, mais plutôt de relations stables et de longue durée qui se sont tissées entre les institutions et les représentant*e*s du capital. Ils et elles interviennent dans toutes les phases du processus d'élaboration des politiques, qu'il s'agisse de la fixation des ordres du jour, de la législation concrète ou de la mise en œuvre des politiques. Ils et elles profitent du fait que la matière législative européenne est souvent complexe et que les processus politiques sont à peine compréhensibles pour le grand public.

Les chiffres sont sans appel: à Bruxelles, entre 15 000 et 30 000 lobbyistes sont actif*ves, ce qui représente entre 20 et 40 lobbyistes par député*e. Seuls 12,5 % représentent les salarié*e*s, les droits humains, l'environnement, etc., tandis que le reste travaille pour le capital. Environ 500 multinationales et quelque 1 500 organisations patronales ont des bureaux dans la capitale européenne. À cela viennent s'ajouter d'innombrables études d'avocats, agences de relations publiques, entreprises de conseil et groupes de réflexion qui travaillent pour la plupart pour les entreprises. Parmi eux, il y a les «*front groups*» – des groupes-écran qui se donnent une image de neutralité voire de militantisme pour les droits civiques, mais qui en réalité défendent les intérêts des lobbys de leurs clients (Eberhardt 2012). L'UE tout entière est-elle donc devenue l'otage des entreprises, comme le laisse entendre ALTEREU?

Pour expliquer le lobbyisme de l'industrie automobile, il est important de comprendre le caractère de l'UE. L'UE est une forme particulière d'État capitaliste: l'influence exercée par les groupes décrite ci-dessus ne signifie pas que ces groupes infiltreraient de l'extérieur et corrompraient une Europe véritablement neutre, démocratique et engagée pour le bien commun; inversement, il est également faux de penser que les fonctionnaires de l'UE sont les marionnettes des entreprises ou que les institutions de l'UE et les groupes ne formeraient qu'un seul bloc.

Il est plus sensé de comprendre l'UE comme la densification des rapports de force sociaux («*condensate of class forces*»), ainsi que l'explique le politologue Nicos Poulantzas (Poulantzas 2002). Les intérêts et les conflits entre les acteurs sociaux se cristallisent dans les appareils législatifs et exécutifs de l'UE. Celle-ci est le lieu où se figent les *conflits sociaux*. En même temps, dans le capitalisme, les institutions étatiques jouissent d'une *relative autonomie* vis-à-vis des groupements d'intérêt individuels. Elles transforment les conflits sociaux de telle manière que

les intérêts des groupes détenteurs de capitaux dominants sont systématiquement favorisés. La variabilité des règles appliquées dans le lobbyisme sont une forme concrète de la manière dont les intérêts de la société s'inscrivent dans les appareils législatifs et exécutifs de l'UE.

Les institutions de l'UE par rapport aux États membres présentent la particularité de disposer d'une moindre autonomie et de présenter une *sélectivité stratégique* encore plus forte (Jessop 2010) vis-à-vis des groupes d'entreprises dominants. Tandis que les groupes détenteurs de capitaux trouvent leurs points d'appui essentiellement dans les organes exécutifs technocratiques et difficilement contrôlables du point de vue démocratique de la Commission, d'autres intérêts sociaux sont plutôt représentés au sein du Parlement européen dont le poids est relativement faible (Eberhardt 2012). En outre, un élément caractéristique de la gouvernance dans l'UE est que les parties prenantes puissantes naviguent facilement entre les niveaux décisionnels (local, régional, national ou supranational) pour faire valoir leurs intérêts. Ces caractéristiques de l'UE se retrouvent également dans la politique des transports.

INSTITUTIONS ET PARTIES PRENANTES DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS

Plusieurs commissaires ou Directions générales (DG) sont responsables de la politique des transports au sein de la Commission européenne. Les plus importantes sont:

- > la DG Mobilité et transports (MOVE);
- > la DG Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME (GROW);
- > la DG Action pour le climat (CLIMA);
- > la DG Environnement (ENV).

Au Parlement européen, c'est la commission des transports et du tourisme (TRAN) qui traite l'essentiel des questions en rapport avec la politique des transports. Il convient toutefois de noter que la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) ou la commission des affaires économiques et monétaires (ECON) jouent souvent un rôle moteur dans ce domaine. La représentation des gouvernements des États membres de l'Union européenne dans le domaine de la politique des transports passe en règle générale par le Conseil «Transports, télécommunications et énergie» (Conseil TTE). Il n'est pas rare cependant que le Conseil «Affaires économiques et financières» (Ecofin) ou le Conseil «Environnement» (ENVI) prenne également des mesures en matière de politique des transports. Les décisions importantes sont la plupart du temps prises dans le cadre d'une procédure de trilogie. Cela signifie que la Commission, le Parlement et le Conseil ou leurs services compétents respectifs s'accordent sur une décision commune.

Les litiges relatifs à la politique des transports se structurent généralement autour du clivage classique entre les groupes de pression de l'industrie d'une part et les associations de défense des consommateurs et de protection de l'environnement d'autre part. Tandis que ces dernières prennent position en faveur de l'instauration de valeurs cibles d'émission strictes et de l'adoption de directives contraignantes, l'industrie automobile privilégie souvent une approche fondée sur des engagements volontaires ou des valeurs cibles de préférence vagues et peu ambitieuses.

En ce qui concerne la stature des dispositifs de lobbying, le côté «capital» l'emporte clairement sur les environnementalistes. Si l'on compare les lobbys automobiles actifs dans les grands pays constructeurs, on constate également une nette domination du capital allemand. Les 10 principaux groupes et fédérations automobiles à Bruxelles emploient environ 70 lobbyistes et déboursent chaque

année 20 millions d'euros. Sur cette somme, 10 millions d'euros proviennent de la seule industrie automobile allemande, laquelle a une cinquantaine de lobbyistes sous contrat (Katzemich 2018).

En outre, les différentes stratégies à long terme des groupes automobiles européens sont importantes pour comprendre la manière dont ils opèrent lors de conflits politiques: BMW, Daimler, de même que Volkswagen, s'illustrent dans les véhicules haut de gamme. Ils construisent des véhicules particulièrement chers, rapides, lourds et donc polluants. Par conséquent, ils veulent ralentir la transition vers les véhicules électriques et conserver aussi longtemps que possible le marché pour leurs diesels sales et polluants. En revanche, d'autres pays s'engagent résolument pour une automobilité post-énergies fossiles. Des pays comme le Danemark, la Belgique et les Pays-Bas se sont fixés des objectifs nationaux, à savoir ne plus autoriser d'ici les 10 à 20 prochaines années la mise en circulation de nouveaux véhicules à combustion. Le gouvernement français veut – probablement en accord avec ses constructeurs automobiles – abolir d'ici à 2040 les véhicules essence et les diesels (T&E 2018b).

- > La Fédération allemande de l'automobile (VDA)¹ représente les intérêts des constructeurs automobiles allemands (BMW, Daimler, Volkswagen, Opel) et de leurs sous-traitants (Bosch, Continental, ZF, etc.). Rien que pour ses activités à Bruxelles, la fédération disposait en 2017 d'un budget de 2,5 millions d'euros. Compte tenu du profil de spécialisation des constructeurs automobiles allemands, elle adopte des positions particulièrement réactionnaires.
- > Au niveau européen, l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA)² concentre les intérêts de tous les constructeurs automobiles. L'association dispose d'un budget annuel de plus de 2 millions d'euros.

Face au lobby industriel, on trouve un lobby composé de fédérations écologistes disposant de considérablement moins de ressources. Dans le secteur des transports, c'est surtout l'ONG Transport et Environnement (T&E)³ qui est active. L'organisation faitière regroupe 53 organisations membres et emploie une trentaine de personnes pour couvrir tout l'éventail des questions relatives à la politique des transports.

1 Verband der Automobilindustrie: www.vda.de/en

2 European Automobile Manufacturers' Association: www.acea.be

3 Transport & Environment: www.transportenvironment.org

A blurred photograph of a large industrial building, likely a factory, taken from a low angle during dusk or dawn. The sky is a mix of blue and orange, and the building's structure is streaked with motion blur. The overall mood is industrial and dynamic.

**LE COMPLEXE
POLITICO-INDUSTRIEL
AUTOMOBILE**

Au fil des décennies, le lobby automobile a tissé des liens étroits avec les appareils législatifs et exécutifs de l'UE (Bandelow / Kundolf / Lindloff 2014). Le pouvoir politique de Volkswagen, Renault et d'autres constructeurs repose essentiellement sur leur importance économique. Rien qu'en Allemagne, quelque 800 000 personnes travaillent dans le secteur automobile. Dans de nombreux États membres de l'Union, l'industrie automobile et les entreprises sous-traitantes sont un secteur économique central. Ce pouvoir économique explique pourquoi les activités de lobbying des fabricants automobiles rencontrent un tel succès (Katzemich 2018). À cet égard, on distingue plusieurs formes d'influence et d'interdépendance:

- > L'instrument le plus manifeste du lobbyisme sont d'abord les *rencontres* entre les représentant*e*s de l'industrie automobile et les représentant*e*s de l'Union européenne. Le registre de transparence révèle à quelle fréquence les lobbys de l'automobile de l'UE adressent leurs revendications aux personnes décisionnaires. Depuis fin 2014, l'ACEA a rencontré à 91 reprises des commissaires et des directions générales de l'UE. Volkswagen a mené 60 entretiens de ce type. Si l'on considère les 15 protagonistes politiques les plus actifs du secteur automobile, les groupes automobiles allemands et la VDA ont eu autant d'entretiens que les 10 autres protagonistes réunis (Katzemich 2018). Et il ne s'agit là que de la partie visible de l'iceberg: le registre de l'UE ne comptabilise que les rencontres avec les représentant*e*s supérieur*e*s de l'Union européenne, mais pas les nombreux entretiens informels avec de multiples bureaucrates de l'UE.
- > Une des particularités de l'UE est qu'elle implique fortement les acteurs économiques dans tous les processus politiques, non seulement en raison de son orientation fondamentale néolibérale, mais également en raison du nombre comparativement peu élevé de ses fonctionnaires (environ 32 000). Elle dépend de l'expertise extérieure. Elle crée à cette fin divers *forums d'échange professionnel à long terme*. En témoignent les quelque 1 000 *groupes d'experts* de la Commission. Au début d'un processus législatif, les membres de ces groupes formulent dans les grandes lignes les orientations politiques que la Commission reprend la plupart du temps. Les groupes, où la présence d'acteurs sociaux est également autorisée, sont souvent dominés par des représentant* e*s du capital (Eberhardt 2012).

L'ACEA est représentée dans 18 groupes d'experts. En 2005, le commissaire à l'industrie de l'époque, Günter Verheugen du Parti social-démocrate allemand (SPD), a fondé avec Bernd Pischetsrieder, à l'époque directeur général de Volkswagen et président de l'ACEA, la plateforme *CARS 21* (Cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle). Il suffit de jeter un coup d'œil sur la composition de la plateforme pour se rendre compte de la prédominance de l'industrie: à eux seuls, les groupes automobiles et leurs fédérations y ont placé sept membres. Du côté de l'UE, trois commissaires et deux député*e*s favorables à l'industrie étaient présent*e*s à la table des négociations. Il y avait aussi des ministres venant de pays où l'industrie automobile tient une place importante. Du côté de la société civile, seules deux organisations étaient représentées. L'objectif déclaré de *CARS 21* était le suivant: orienter les politiques de l'Union européenne de manière à accroître la compétitivité de l'industrie automobile européenne (CEO/FoE Europe, sans date; Katzemich 2018).

Certes le groupe a officiellement cessé son travail en 2012. Mais à peine l'avait-il terminé qu'entraient en scène ses successeurs, d'abord *CARS 2020* puis *GEAR 2030*⁴, lesquels se distinguaient à peine de leur prédécesseur. Ainsi 90 % des 61 membres composant *GEAR 2030* ont des liens avec les intérêts des entreprises (CEO 2017).

- > À l'instar des groupes d'experts, des *intergroupes* sont attachés au Parlement européen. Certains d'entre eux sont enregistrés au Parlement, d'autres ont un caractère informel. Mais ils ont en commun le fait de rassembler des lobbyistes et des député*e*s européen*ne*s de tous les groupes pertinents, pour maintenir des liens étroits entre l'économie et la politique (Eberhardt 2012). Le *Forum pour la mobilité et la société* (FMS) est considérée comme le bastion du lobby automobile. Comme il compte parmi les groupes informels, on ne sait que peu de choses sur cette plateforme. L'ACEA en est la co-fondatrice, et BMW fait partie de ses membres. Sur les dix député*e*s représenté*e*s, cinq siègent également à la commission des transports et du tourisme du Parlement européen. Ils et elles interviennent de manière répétée pour modifier les politiques européennes dans l'intérêt des fabricants (CEO 2015).

4 GEAR 2030: «High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union» (Groupe de haut niveau sur la compétitivité et la croissance durable de l'industrie automobile dans l'Union européenne).

- > Les *liens personnels* constituent un autre moyen de tisser des liens à long terme entre les acteurs économiques et les acteurs étatiques; c'est «un des nombreux mécanismes qui perpétuent les réseaux informels majoritairement constitués d'hommes blancs appartenant à la classe dominante» (Eberhardt 2012, 116). La métaphore de *l'effet tourniquet* décrit le phénomène selon lequel les fonctionnaires au service du capital occupent souvent des postes-clés au sein de l'appareil d'État. Plus fréquemment encore, après leur mandat, les personnes politiques se reconvertissent dans l'économie. De cette manière, les entreprises et les fédérations s'achètent de précieuses connaissances d'experts et un accès direct au système politique.

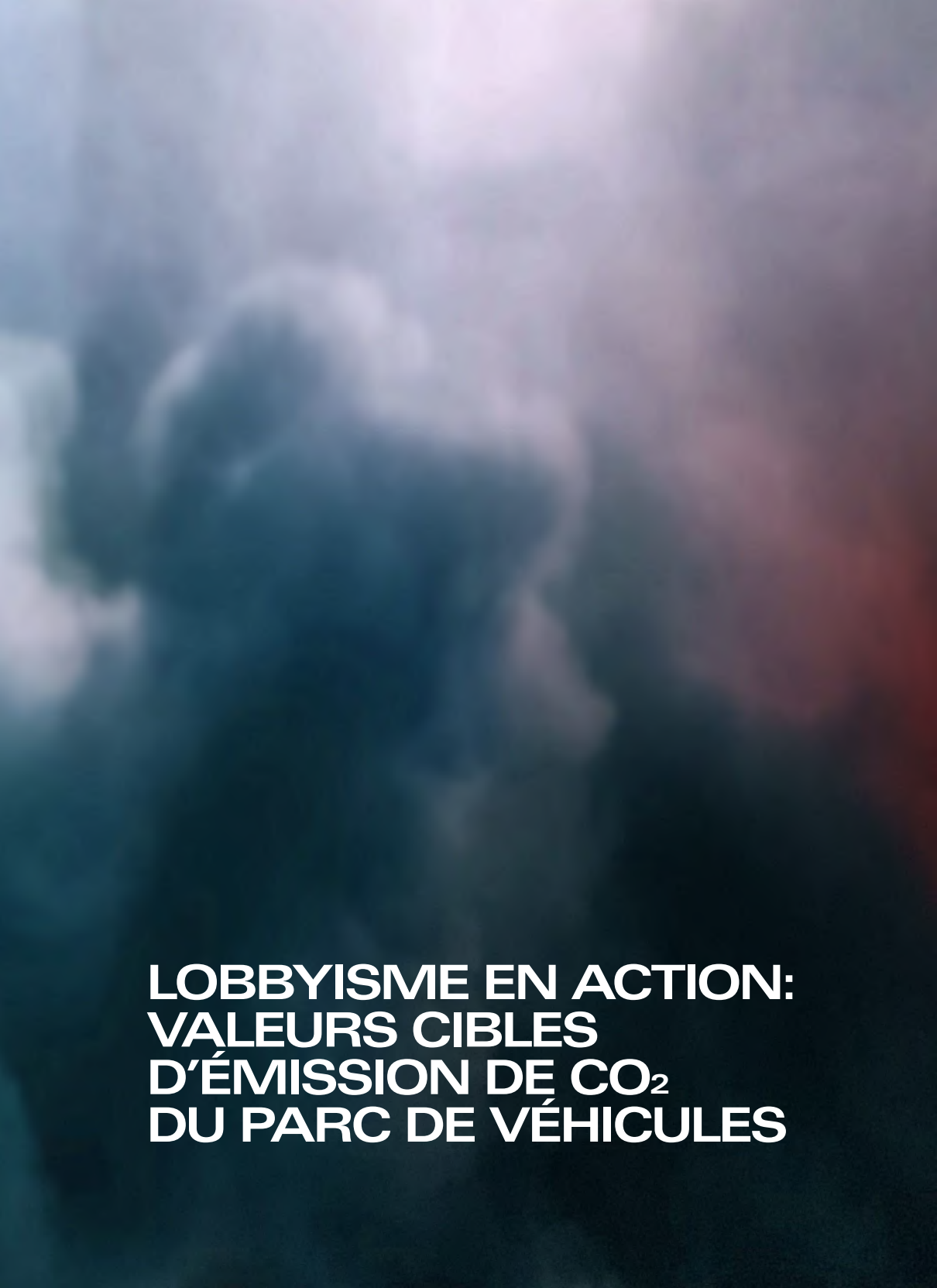
La plupart des lobbyistes de premier plan des groupes automobiles allemands exerçaient antérieurement des fonctions influentes au sein du gouvernement fédéral ou dans l'Union européenne. Matthias Wissmann en est une des plus célèbres illustrations. Dans les années 1990, il était ministre fédéral des transports sous Helmut Kohl qui était un collègue de cabinet d'Angela Merkel, laquelle était à l'époque ministre de l'environnement. De 2007 à 2018, il a occupé la fonction de président de la VDA. Dans l'exercice de ses fonctions, il utilisait régulièrement le lien étroit qu'il avait avec la chancelière Merkel pour alléger les fardeaux réglementaires pesant sur les constructeurs automobiles allemands au niveau national et européen (Greenpeace 2016, 7; Katzemich 2018).

- > Un deuxième type d'interdépendances personnelles sont les *emplois annexes ou les doubles casquettes* des personnes politiques. Nombre d'eurocrates exercent des fonctions de conseil pour des entreprises de lobbying ou des grands groupes. Sigmar Gabriel (SPD) en est un exemple typique. Alors qu'il était ministre-président de Basse-Saxe (1999-2003), il siégeait aussi au conseil de surveillance de Volkswagen. Ensuite, il a fondé, alors qu'il était chef de l'opposition au parlement de Basse-Saxe, le cabinet de conseil *Communication, Network, Service* (CoNeS). Pour son activité de conseil, Volkswagen lui versait 130 000 euros. Pischetsrieder, l'ex-président de l'ACEA, l'a chargé de s'engager activement contre le projet visant à fixer des valeurs cibles pour les émissions de gaz dans l'UE. En 2005, il a obtenu, en tant que ministre de l'environnement désigné, que le nouveau gouvernement adopte la position de l'ACEA concernant le règlement sur les émissions (Greenpeace 2016, 30).

En comparaison, les organisations de défense de l'environnement et de protection des consommateurs sont faiblement établies dans la politique des transports de l'Union européenne. Non seulement elles ont moins de poids politique, mais également moins de ressources pour financer leur travail de lobbying. L'ONG T&E était au moins représentée de façon temporaire dans le groupe d'experts influents CARS 21, ce qui ne va pas de soi: souvent, seul*es des fonctionnaires au service du capital font partie de ces groupes. Les ONG doivent donc lutter pour se faire une petite place au milieu des lobbyistes et des bureaucrates, en pointant publiquement le scandale de leur exclusion. Dans une certaine mesure, les ONG peuvent utiliser leur reconnaissance auprès du grand public pour compenser la relative faiblesse de leur pouvoir de pression. Lorsqu'elles parviennent à dénoncer dans les médias les machinations de l'industrie automobile et à exposer au public leur contre-expertise, elles peuvent exercer une pression sur les institutions européennes.

Les lobbys de l'industrie automobile et les organisations de protection de l'environnement ont leurs propres liaisons au sein des institutions de l'UE, qui présentent une *sélectivité stratégique* en faveur des acteurs sociaux qu'ils privilégient. Les commissaires à l'industrie et leur Direction générale (GROW) représentent systématiquement les intérêts du capital automobile, dont la capacité de lobbying étendue lui permet également de faire pression sur les autres commissaires. En revanche, les Directions générales Environnement (ENV) et Action pour le climat (CLIMA) se battent plutôt pour défendre la position des ONG. Lorsqu'il s'agit de la réglementation des véhicules automobiles, les commissaires pour l'environnement et l'industrie entrent souvent en conflit.

Au Parlement européen, il en va de même. La commission ECON protège l'industrie automobile, tandis qu'une partie majoritaire de la commission ENVI soutient les revendications des environnementalistes. Pour des organisations comme T&E, ce sont surtout les politicien*nes de l'environnement qui sont les interlocuteurs*trices les plus disponibles – même par-delà la couleur des groupes politiques. Les appareils compétents qui sont explicitement favorables à la politique des transports (DG MOVE, la commission TRAN et le Conseil TTE) ne jouent pas un rôle central dans de nombreux conflits relatifs à l'industrie automobile. En règle générale, ils se démarquent moins que leurs homologues des départements environnementaux et économiques et ont tendance à se prononcer en faveur de l'industrie.



**LOBBYISME EN ACTION:
VALEURS CIBLES
D'ÉMISSION DE CO₂
DU PARC DE VÉHICULES**

Le lobby de l'automobile dispose d'une variété de canaux et de nombreux alliés au sein des institutions de l'UE, afin d'imposer ses intérêts. Les nombreux conflits relatifs à la réglementation politique de l'industrie automobile en sont la preuve. Un des exemples les plus importants concerne les valeurs cibles d'émission de CO₂ du parc de véhicules, en d'autres termes la limite supérieure d'émission moyenne fixée pour les véhicules neufs vendus par un constructeur automobile. D'une part, avec ces valeurs cibles, on lutte pour l'efficacité des moteurs à combustion. D'autre part, ces valeurs cibles ont aussi des répercussions sur la manière d'envisager dans quelle mesure les véhicules électriques et les autres formes alternatives de propulsion doivent être mises sur le marché. Les désaccords politiques à ce sujet montent à quel point l'industrie automobile – en particulier les constructeurs allemands – n'ont eu de cesse d'affaiblir les objectifs et de reporter leur mise en application. Ces désaccords montrent aussi que les associations pour la protection de l'environnement et leurs interlocuteurs*trices dans les institutions se battent pour fixer des valeurs cibles ambitieuses. Felix Nowack et Benjamin Sternkopf (2015) ont mené une étude dans laquelle ils ont analysé les conflits des lobbys concernant les valeurs cibles d'émission de CO₂ jusqu'en 2014.

LUTTE POUR FIXER LES PREMIÈRES VALEURS CIBLES D'ÉMISSION CONTRAIGNANTES (2007–2009)

Après avoir déclaré début 2007 que l'engagement volontaire des constructeurs automobiles était un échec, la Commission européenne a annoncé sa nouvelle stratégie, à savoir l'introduction d'un règlement obligatoire. Le fait que la Commission fasse explicitement référence dans sa déclaration à un rapport du groupe CARS 21 (voir ci-dessus) de 2006, montrait déjà la direction que le projet allait prendre. Le lobby automobile avait l'avantage d'avoir eu accès directement aux commissaires à un stade très précoce du processus, lequel*le*s s'étaient à nouveau replié*es derrière les *connaissances techniques* de l'industrie automobile lors de l'analyse d'impact du règlement. Le lobby écologiste par contre était exclu de l'ordre du jour. En décembre 2007, la Commission a finalement présenté sa proposition de règlement qui faisait certes de petites concessions aux organisations environnementales mais qui se rangeait essentiellement derrière le capital.

Par après, ce qui constituait jusqu'alors le bloc de l'industrie automobile européenne a toutefois volé en éclats et l'ACEA a perdu sa force unificatrice. Car le règlement aurait touché plus lourdement et plus injustement les constructeurs allemands spécialisés dans le haut de gamme que leurs concurrents français et italiens. De concert avec la VDA, les constructeurs allemands se sont concentrés sur un lobbying au niveau national auprès du gouvernement fédéral. Ils ont utilisé leurs

contacts étroits avec la chancelière Angela Merkel, le ministre de l'environnement Sigmar Gabriel et le ministre des transports Wolfgang Tiefensee, qui sont ouvertement montés au créneau pour défendre les constructeurs automobiles. Gabriel a reproché à la Commission de mener une guerre de la concurrence entre l'industrie automobile allemande, française et italienne (Tagesschau.de 2017).

Lors d'un sommet bilatéral tenu en juin 2008, il y a eu une épreuve de force entre les principaux protagonistes: l'Allemagne et la France. L'Allemagne a pu obtenir d'importantes concessions pour son industrie automobile. Les ONG de protection de l'environnement ont essayé, par le biais de la commission ENVI du Parlement européen, d'empêcher un nouvel affaiblissement du règlement. Dans la procédure de trilogue qui a suivi, la proposition n'est cependant pas passée. Le règlement 443/2009 du 23 avril 2009 portait indéniablement la griffe allemande. En 2015, les nouveaux véhicules pouvaient encore rejeter en moyenne 130 grammes de CO₂ par kilomètre; en 2020, 95 grammes (objectif pour 2020). En outre, une limite d'émission individuelle a été attribuée à chaque groupe – dépendant du poids moyen du nouveau véhicule. Le fabricant de véhicules lourds avait en prime le droit de rejeter plus de gaz à effet de serre. Les organisations de protection de l'environnement étaient certes d'accord avec les valeurs cibles, mais leur combat contre une série de failles et pour une transposition plus cohérente a été vain. Pour la plupart des constructeurs automobiles, aucune des deux valeurs ne constitue un véritable défi. Aucune mesure particulière n'a été prise pour inciter les constructeurs à poursuivre un programme de développement technologique plus ambitieux que celui prévu dans le scénario du statu quo.

COMBAT DES LOBBYS POUR LA CONCRÉTISATION DES OBJECTIFS (2012–2014)

Dans le règlement 443/2009, la Commission s'engageait à présenter d'ici la fin 2012 une proposition définissant les modalités de réalisation concrète de l'objectif pour 2020. La pierre d'achoppement restait «le *déséquilibre structurel de la concurrence* entre le lobby automobile et le lobby environnemental» (Nowack / Sternkopf 2015, 52). Non seulement la proposition de la Commission a été précédée d'un nouveau document d'orientation du groupe CARS 21 montrant la marche à suivre, mais les lobbyistes allemand*es de premier plan sont intervenu*es auprès de leurs alliés*es au sein du gouvernement allemand et des institutions européennes pour affaiblir le règlement.

Après des entretiens confidentiels entre lobbys, les fonctionnaires du ministère fédéral de l'économie se sont adressé*es à leur chef, Philipp Rösler du Parti libéral démocrate (FDP), lequel s'est mis en rapport avec le commissaire allemand

à l'énergie, Günther Oettinger de l'Union chrétienne démocrate (CDU). En parallèle, le dirigeant de Volkswagen, Martin Winterkorn, a adressé une lettre à Oettinger le 5 juillet 2012. Dans cette lettre, il impose à la commissaire européenne chargée du climat, Connie Hedegaard, de faire à nouveau des concessions en faveur de l'industrie automobile (Greenpeace 2016, 24). Même le patron de Fiat, Sergio Marchionne, a pu sensibiliser le commissaire italien chargé de l'industrie, Antonio Tajani, aux inquiétudes de l'industrie automobile. En conséquence, la Commission a adopté le 11 juillet un projet édulcoré pour la refonte du règlement. Le lendemain, Oettinger annonçait la «bonne» nouvelle à Winterkorn dans une lettre (Gammelin / Cáceres / Bigalke 2015). Face aux critiques virulentes de l'opinion publique, le président de la VDA, Wissmann, a pris Oettinger sous sa protection. Rien d'étonnant: ils sont tous deux membres du réseau allemand appelé le *Pacte andin*, une alliance d'anciens au sein de la CDU (Greenpeace 2016, 24).

L'annonce faite le 24 juin par les représentant*es de l'UE selon laquelle la procédure de trilogue était parvenue à un accord a déclenché un vent de panique dans les conglomérats allemands. Ils ont trouvé en Horst Seehofer, le ministre-président bavarois, un allié important à mettre en action: celui-ci a immédiatement téléphoné à la chancière Merkel. Même le président de la VDA, Wissmann, a écrit à la chancière pour lui demander de l'aide. Avec succès: dans les jours qui ont suivi, la chancellerie a appelé les autres gouvernements. Le fait que le compromis ait été adopté le 27 juin par le Conseil des ministres était pour ainsi dire une formalité. En effet, Merkel a amené le ministre-président irlandais, Enda Kenny, dont le pays assurait la présidence du Conseil, à rayer le point de l'ordre du jour (Brühl 2013; Lamparter / Pinzler / Tatje 2013; Greenpeace 2016, 19). Depuis la crise financière, l'Irlande dépend des garanties de prêt allemandes. Quelques mois plus tard, BMW témoignait sa reconnaissance en faisant un don généreux à la CDU. Ce n'est que le 29 novembre qu'un nouveau compromis a pu être atteint, qui a été officiellement adopté en février 2014. Entre autres, l'objectif 2020 a été reporté à 2021 (T&E 2018a).

TROISIÈME ACTE: LA PROPOSITION DE LA COMMISSION POUR LES OBJECTIFS POUR 2030

En 2017, la Commission européenne a présenté une nouvelle proposition visant à organiser la manière d'atteindre les valeurs cibles d'émission d'ici à 2025 puis 2030. D'après T&E, les nouveaux véhicules devraient en 2030 rejeter au minimum 60 % de moins de CO₂ qu'en 2021, pour répondre aux exigences de l'accord de Paris pour le climat. Jos Delbeke, directeur général de la DG CLIMA, a laissé entrevoir à T&E que la Commission allait intégrer dans le règlement un quota fixe de *véhicules à taux d'émission zéro* (T&E 2017). À part cela, la proposition de règlement portait

à nouveau indéniablement la griffe de la VDA, notamment, l'approche consistant à fixer un objectif exprimé en pourcentage et non un objectif absolu. La VDA considérait qu'un taux maximum de 20 % était un objectif réalisable. Mais la menace du contingent de véhicules électriques était une source d'irritation pour elle.

La chancelière étant bloquée au milieu des négociations de coalition, le chef de la VDA Wissmann a téléphoné le 26 octobre 2017 à Martin Selmayr, le chef de cabinet du président de la Commission Jean-Claude Juncker. Son objectif: faire en sorte que les fabricants automobiles de l'UE ne respectant pas le quota de véhicules électriques ne soient pas sanctionnés. Parallèlement les ministères allemands compétents se sont adressés à Günther Oettinger, devenu entretemps commissaire chargé du budget, qui chercha à nouveau à influencer l'action engagée par ses collègues des autres départements. Même le ministre des affaires étrangères, Sigmar Gabriel, n'a pas manqué de faire pression sur Juncker. Finalement, la Commission a laissé tomber le quota fixe de véhicules électriques. Cependant, les Allemands n'ont pas pu faire tomber l'objectif intermédiaire pour 2025 (Becker / Schult / Trauffetter 2017; Götze 2017; Hucko 2017).

Le 8 novembre 2017, les commissaires ont présenté leur proposition: d'ici à 2025, les nouveaux véhicules produits par chaque constructeur automobile devront rejeter en moyenne 15 % de CO₂ en moins, puis 30 % en moins d'ici à 2030. En outre, d'ici à 2025, ils devront vendre 15 % de véhicules à faibles émissions (véhicules électriques ou dotés de systèmes de propulsion alternatifs). L'objectif pour 2030 est d'en vendre 30 %. Au lieu de sanctions, la Commission mise désormais sur une politique incitative (Spiegel Online 2017). Tandis que les fédérations de protection de l'environnement, comme T&E, ont manifesté leur déception quant à la proposition de règlement, les constructeurs automobiles se réjouissaient de ce cadeau de Noël avant l'heure.

RÉPONSE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL DES MINISTRES À PROPOS DES OBJECTIFS POUR 2030

C'est le Parlement européen qui a redonné de l'espoir. Miriam Dalli (Malte), rapporteure à la commission ENVI, s'est emparée des revendications des fédérations de protection de l'environnement. En dépit d'un lobbying intense de la part de l'industrie, elle a pu obtenir, lors de la réunion de la commission de l'environnement du 10 septembre, une majorité favorable à des objectifs ambitieux (Morgan 2018). Le 3 octobre, le Parlement européen a largement suivi les propositions de sa commission ENVI: les constructeurs automobiles européens devront réduire de 20 % les émissions de CO₂ rejetées par leurs nouveaux véhicules d'ici à 2025 et de 40 %

d'ici à 2030. Sur cette proportion de nouveaux véhicules, 20 % (d'ici à 2025) et 35 % (d'ici à 2030) devront être des véhicules à faible taux d'émission ou à taux d'émission zéro. Enfin et surtout, le Parlement a décidé, contrairement à la Commission, d'appliquer des sanctions sévères, au cas où les fabricants ne respecteraient pas les quotas (Spiegel Online 2018b). Lorsque la VDA et l'ACEA ont signifié que cela porterait un coup fatal à l'industrie automobile, la Commission a volé à leur secours, mettant en garde contre les conséquences qu'aurait la proposition de la commission ENVI. À l'inverse, les organisations de défense des consommateurs et de protection de l'environnement, comme T&E, se félicitaient de la résolution du Parlement, mais ont précisé que ce ne serait pas suffisant pour répondre aux exigences de l'accord de Paris (T&E 2018e).

Désormais, la balle était dans le camp du Conseil européen. La nature variée des stratégies à long terme adoptées par les gouvernements des États membres implique un certain marchandage diplomatique qui se déroule en coulisses dans les semaines qui précèdent la séance du Conseil. Alors que certains voulaient conserver aussi longtemps que possible le système du moteur à combustion, d'autres se prononçaient avec détermination en faveur des véhicules électriques. Les blocs se sont rapidement dessinés: d'un côté, des pays producteurs d'automobiles comme la France, l'Italie et l'Espagne étaient à la tête d'un groupe de 19 États membres, qui défendaient un objectif relativement ambitieux pour 2030, à savoir une réduction d'au moins 40 %, renforçant ainsi la position du Parlement. De l'autre côté, l'Allemagne était à la tête d'un groupe de pays composé de la Roumanie, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Slovaquie et de la République tchèque qui étaient contre. Ils avaient pris pour cible l'objectif de 30 % de la Commission. À nouveau, la chancellerie a téléphoné aux différents pays afin qu'ils lâchent le groupe des adversaires (T&E 2018d; Zeit Online 2018a). Julia Poliscanova de chez T&E a rappelé de manière pertinente que l'Allemagne ne devrait pas être autorisée à prendre en otage tout un continent à cause de la stratégie vaine qu'elle a mise en place pour le diesel (T&E 2018e).

Dans l'intervalle, la ministre de l'environnement, Svenja Schulze (SPD), s'est désolidarisée de la position obstinée de l'Allemagne sur cette question. Elle a même revendiqué une réduction de 50 % des émissions d'ici à 2030. Les représentant*e*s de l'industrie automobile sont tout de même intervenu*e*s et Merkel a rappelé à l'ordre sa ministre de l'environnement. En outre, lors de la journée de l'industrie allemande (*Tag der Deutschen Industrie*) organisée par la fédération des industriels allemands (BDI) le 25 septembre, elle s'est prononcée sans équivoque en faveur de la position de la Commission qui avantage la voiture. Après le retour de flammes de la part de ses propres rangs, Schulze, désespérée, s'est alignée (Spiegel Online 2018a; Traufetter 2018).

Avant le Conseil des ministres décisif du 9 octobre, elle a déclaré publiquement qu'elle représentait la position allemande par solidarité ministérielle. Lors de la réunion marathon de 14 heures qui a suivi, elle n'avait pratiquement aucune influence. La chancellerie téléphonait en parallèle aux autres gouvernements pour imposer in extrémis sa position favorable à la voiture. En fin de compte, c'est la ministre autrichienne de l'environnement Elisabeth Köstinger qui a fait pencher la balance. L'Autriche assurait à ce moment-là à la présidence du Conseil de l'UE. Köstinger a obtenu un compromis à 35 % en 2030 – comprenant une série d'exceptions qui affaiblissent davantage l'objectif (Pieper 2018). L'objectif est fixé à 15 % d'émission de CO₂ d'ici à 2025; par ailleurs, les véhicules à faible émission ou à émission nulle devront représenter en 2030 30 % des voitures vendues, mais sans que les entreprises ne soient sanctionnées, au cas où elles échoueraient à atteindre l'objectif (Kafsack 2018).

Enfin, la Commission, le Parlement et le Conseil des ministres ont trouvé un compromis le 17 décembre après des négociations marathon de 27 heures dans le cadre de la procédure de trilogue: d'ici à 2025, les émissions de CO₂ devront diminuer de 15 %, et d'ici 2030, de 37,5 %. La part des véhicules à faible émission ou à émission nulle devra s'élever à 15 % en 2025 et à 35 % en 2030. Non seulement, l'UE a renoncé à mettre en place un mécanisme de sanctions en rapport avec le quota de véhicules électriques, mais l'accord comporte encore des failles (T&E 2018f; Zeit Online 2018b). Enfin et surtout, ces dernières années, les groupes ont manipulé les essais, si bien que le niveau réel d'émissions pouvait être jusqu'à 42 % supérieur à celui indiqué. Certes la Commission a introduit en septembre 2017 un cycle d'essai plus strict (*World Light Duty Test Procedure* (WLTP)). Mais dès l'année suivante il est apparu que les fabricants pouvaient truquer cette procédure aussi, si bien que l'effet réel des nouvelles valeurs cibles pourrait être considérablement atténué (T&E 2018c).

Dans l'ensemble, l'accord adopté est clairement un demi-succès pour les personnes qui protègent l'environnement. Mais il ne faut pas oublier qu'il est encore bien loin des objectifs climatiques fixés à Paris. Il est clair que les constructeurs automobiles doivent construire plus de véhicules électriques, mais le changement climatique mondial ne s'arrêtera pas pour autant.

LE POUVOIR DES LOBBYS ENTRAVE LE CHANGEMENT DE CAP DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

La puissance économique et le lobbyisme politique du capital automobile constituent une entrave majeure au changement de cap socio-écologique des transports en

Europe. Plus encore que dans les États membres, le lobby automobile peut porter ses intérêts directement au cœur des centres de décision de l'Union européenne.

Preuve en est les longues années de débats au sujet des valeurs cibles d'émission de CO₂ du parc de véhicules. Tandis que les groupes et les fédérations automobiles entretiennent des contacts réguliers avec les institutions de l'UE, dominent des groupes d'experts comme CARS 21 et utilisent les interconnexions personnelles entre lobbyistes et eurocrates, ils parviennent encore et toujours à faire pencher la balance en faveur de valeurs cibles d'émission de CO₂ faibles, à mettre en place des instruments fragiles ou à faire capoter des projets de règlements trop ambitieux. Cela leur a permis jusqu'à présent de rendre les prescriptions tellement vides qu'il ne leur était pas nécessaire de consentir des efforts sérieux allant au-delà des innovations technologiques qu'ils avaient de toute façon déjà engagées. En revanche, les organisations de défense des consommateurs et de protection de l'environnement ont de la peine à s'imposer. Elles peuvent tout de même toujours remporter des succès d'estime, en formulant publiquement des critiques et en faisant pression pour que finalement les objectifs en matière d'émission de CO₂ soient graduellement renforcés. Le récent accord sur les valeurs cibles fixées pour 2025 et 2030 doit sans conteste être interprété comme une victoire d'étape pour le lobby écologiste et montre que le pouvoir des groupes automobiles n'est pas illimité.

Une autre source de conflit marque les négociations sur les valeurs cibles d'émission de CO₂: un ensemble d'États membres de l'Union européenne sont tout à fait disposés à adopter des prescriptions plus sévères – principalement parce que leurs fabricants automobiles bénéficient d'avantages concurrentiels dans le domaine des voitures à faible émission et qu'ils s'orientent vers une transition plus rapide vers les véhicules électriques. Après tout, la crise climatique est de plus en plus perçue comme un problème contre lequel il faut lutter. Par contraste, les groupes automobiles allemands et le gouvernement fédéral allemand essaient d'empêcher à tout prix la concrétisation de valeurs cibles ambitieuses, parce qu'ils veulent garder aussi longtemps que possible leurs voitures sales et énergivores, mais rentables. Malheureusement, tant les fabricants allemands regroupés en lobby européen que l'État allemand occupent une position dominante dans l'Union européenne. Certes ils ne sont pas parvenus, contrairement à leur habitude, à agir totalement sur les valeurs cibles récemment fixées, mais ils restent suffisamment puissants pour entraver la mise en place d'une politique climatique ambitieuse. C'est la raison pour laquelle la politique des transports de l'UE reste non seulement bien en-deçà les objectifs climatiques de l'accord de Paris, mais également bien loin d'un changement de cap global.

A blurred photograph of a city street at night, showing streaks of light from buildings and traffic. A prominent blue rectangular light source is visible in the upper center.

**STRATÉGIES
POUR UN CHANGEMENT
SOCIO-ÉCOLOGIQUE
DANS LE DOMAINE DES
TRANSPORTS**

Quel type de stratégie pourrait-on mettre en place pour ébranler le blocage du capital automobile au niveau de l'UE et faire aboutir un changement de cap global dans le domaine des transports? Qui en seraient les parties prenantes? Les partis et les mouvements de gauche devraient assumer un double rôle et par conséquent suivre une double stratégie. D'abord, ils doivent contribuer à briser la suprématie du capitalisme fossile sur le secteur des transports et ensuite voir plus loin que le capitalisme vert⁵ symbolisé par la voiture électrique.

Le défi le plus urgent à relever consiste à réduire aussi rapidement que possible les émissions de gaz à effet de serre et les polluants rejetés par les voitures. Aussi, la fin à brève échéance des moteurs à combustion est une priorité. À cette fin, un soutien pragmatique doit être fourni aux acteurs économiques qui s'investissent en faveur de l'instauration de valeurs cibles ambitieuses et d'un passage rapide aux véhicules électriques doivent recevoir un soutien pragmatique. Il s'agirait d'affaiblir la position du capital automobile et de ses sbires politiques, de manière à ce qu'il ne leur soit plus possible de bloquer les progrès politiques accomplis au niveau de l'UE. Des éléments tendent à l'adoption de la stratégie suivante: si l'on réussit à briser la résistance des groupes les plus réactionnaires, cela aurait l'impact concret le plus fort et la plus grande portée symbolique. En outre, c'est le meilleur moyen de jeter le discrédit sur le modèle économique et les pratiques des lobbys de Volkswagen, Daimler et BMW.

Dans le même temps, les acteurs de gauche, par exemple les mouvements populaires de protection de l'environnement, devraient remettre en question le nouvel ordre du capitalisme vert et montrer ses points faibles. Il s'agit avant tout de lutter contre la suprématie de la voiture en tant que telle, y compris les véhicules électriques, autonomes et connectés. Ce serait également le meilleur moyen de soutenir les organisations modérées actives dans le domaine de la politique des transports. En effet, l'histoire des mouvements sociaux montrent que l'on a souvent besoin de la contestation radicale des uns pour que les autres puissent faire appliquer des réformes pragmatiques (Müller 2006). La troisième alternative serait de militer pour un changement de cap complet dans le domaine des transports, consistant en un renforcement massif des transports publics, abordables pour tout le monde et reliant entre eux de façon intelligente les différents modes de transport et opérateurs. En outre, les infrastructures dédiées aux piétons et aux cyclistes devront être fortement renforcées, pour laisser moins de place aux véhicules motorisés

5 Le capitalisme vert renouvellerait la société capitaliste en proie à la crise en mettant l'accent sur la modernisation écologique de tous les secteurs de la société. Cela pourrait éventuellement ouvrir de nouveaux champs d'investissement et faire face à la crise d'hégémonie du capitalisme. Cependant, cela ne résoudrait pas les causes profondes de la crise socio-écologique.

privés qui ne joueraient alors plus qu'un rôle marginal. Allant de pair avec cette alternative, les zones résidentielles urbaines et rurales devront être réorganisées ainsi que les conditions de vie et de travail des citoyens. Pour les nombreux salariés qui, aujourd'hui encore, dépendent directement ou indirectement de l'automobile, des approches de conversion et de transition équitable devraient être inventées (Candeias et al. 2011).

La double stratégie mentionnée ci-dessus doit être engagée à plusieurs niveaux en même temps. Le travail critique des ONG, telles que T&E, Corporate Europe Observatory et d'autres, est indispensable pour contrebalancer le capital automobile et lui permettre d'arracher des améliorations dans les règlements de l'Union européenne. Pour cela, il est utile de condamner ses pratiques de lobbying – non pas pour rétablir une Union européenne apparemment neutre et orientée vers le bien commun mais pour faire reculer le lobby automobile qui est omniprésent sur le terrain âprement disputé des activités législatives de l'UE. Pour cela, un travail de longue haleine doit être engagé pour consolider l'action des acteurs environnementaux au cœur des appareils législatifs et exécutifs de l'UE (voir ci-dessus). Mais surtout, c'est l'UE tout entière qui devrait être démocratisée, en donnant de la valeur au rôle du Parlement. Après tout, les structures démocratiques permettent aux acteurs de la société civile au sens large de mieux articuler leur action, alors même que le capital automobile continue de tirer profit de l'opacité de la position de l'exécutif de l'UE représenté par la Commission (Candeias / Demirović 2017).

Mais pour y parvenir, la base doit exercer une forte pression. C'est précisément en raison de la grande *sélectivité stratégique* de l'UE que la bataille ne pourra être gagnée qu'en conjuguant les efforts de tous. Les efforts menés à Bruxelles restent une lutte contre des moulins à vent s'ils ne sont pas étayés à différents niveaux par un large mouvement en faveur d'un changement de cap dans le domaine des transports. Partout en Europe, il existe diverses approches résolument tournées vers ce changement de cap: qu'il s'agisse d'initiatives comme le *Volksentscheid Fahrrad*, de la campagne contre la privatisation des chemins de fer allemands (*Deutsche Bahn*) ou des mouvements de lutte contre les grands projets relatifs à la politique des transports comme la construction du grand aéroport de *Notre-Dame-des-Landes* (France) ou de pistes d'atterrissage supplémentaires à Vienne, Londres ou Francfort. À cela viennent s'ajouter des projets locaux encourageants dans le domaine des transports: aménagement d'infrastructures cyclables à Copenhague ou à Amsterdam, gratuité des transports publics envisagée à Luxembourg ou encore l'initiative en faveur de la fermeture du centre-ville de Madrid à la circulation automobile. Les signes d'un changement de cap dans le domaine des transports foisonnent et souvent ils viennent des citoyen*ne*s militant*e*s.

Ceci dit, jusqu'à présent, ces initiatives ressemblent plutôt à un patchwork qu'à une mosaïque structurée. Il faut donc un mouvement davantage fondé sur la confrontation et tourné vers l'action, qui crée un point de cristallisation, qui modifie la donne. Ce mouvement devrait agir de manière relativement marginale ce qui lui permettrait justement de remettre en cause la situation. Sa mission consisterait dans un premier à délégitimer massivement les groupes et leur marchandise – l'automobile – pour pouvoir s'attaquer dans un deuxième temps à ce qui constitue la base matérielle de leur pouvoir. Ce n'est que lorsque la voiture sera socialement aussi réprouvée que la cigarette qu'il sera possible de lutter contre le pouvoir du lobby automobile (Aljets / Müller 2018).

Le mouvement pour la justice climatique peut servir de modèle à cet égard. Au cours des dernières années, il est parvenu à créer des groupes d'action tenaces un peu partout en Europe, qui forment un réseau transnational. Leurs actions de désobéissance civile sont ciblées sur des sites de production régionaux liés au changement climatique, tels que les centrales au charbon, les mines à ciel ouvert et les gazoducs. Cela leur a permis de politiser fortement la politique énergétique et de donner aux mouvements populaires une dimension européenne (Sander 2016).

Par conséquent, il est nécessaire de mener aussi des actions de désobéissance civile dans la politique des transports. Si un mouvement favorable à un changement de cap dans le domaine des transports parvenait à unir ses forces sur le terrain, à aiguïser les conflits et à créer une large visibilité, il pourrait également avoir un effet de médiation similaire au niveau de l'UE. En travaillant conjointement avec les ONG bruxelloises, l'on pourrait parvenir sur cette base et avec ce soutien social, à affaiblir efficacement le pouvoir de lobbying de l'industrie automobile et à ouvrir la voie à un changement de cap socio-écologique dans le domaine des transports.

BIBLIOGRAPHIE

Aljets, Janna / Müller, Tazio: Autoland bald abgebrannt? Zwölf Thesen für eine Bewegung gegen die deutsche Automafia, Bruxelles/Berlin 2018.

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.

Balsmeyer, Heiko / Knierim, Berndhard: Klimakrise, Autoindustrie und Verkehrspolitik, dans: Zeitschrift für marxistische Erneuerung, 114, 2018, 60–69.

Bandelow, Nils C. / Kundolf, Stefan / Lindloff, Kirstin: Agenda Setting für eine nachhaltige EU-Verkehrspolitik. Akteurskonstellationen, Machtverhältnisse und Erfolgsstrategien, Berlin 2014.

Becker, Markus / Schult, Christoph / Traufetter, Gerald: Abgasplan der EU-Kommission Berlin will deutsche Autoindustrie schützen, Spiegel Online, 07.11.2017, sous: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/autoindustrie-berlin-bremst-co2-plan-der-eu-kommission-a-1176859.html> (15.12.2018).

Brühl, Jannis: *Irritationen wegen Merkel und Autolobby*. Politik mit Pferdestärken, Süddeutsche Zeitung, 28.06.2013, sous: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/irritationen-wegen-merkel-und-autolobby-politik-mit-pferdestaerken-1.1707976> (15.12.2018).

Candeias, Mario / Rilling, Rainer / Röttger, Bernd / Thimmel, Stefan (Ed.): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion, Hambourg 2011.

Candeias, Mario / Demirović, Alex (Ed.): Europe – what’s left? Die Europäische Union zwischen Zerfall, Autoritarismus und demokratischer Erneuerung, Münster 2017.

Corporate Europe Observatory (CEO) / Les amis de la Terre Europe (FoE Europe): Driving Into Disaster. How the EU’s Better Regulation agenda fuelled Dieselgate. s. d.

Corporate Europe Observatory (CEO): Lobbying under the radar continues: MEP-industry forums still avoid scrutiny, 12.10.2015, sous: <https://corporateeurope.org/power-lobbies/2015/10/lobbying-under-radar-continues-mep-industry-forums-still-avoid-scrutiny> (15.12.2018).

Corporate Europe Observatory (CEO): Corporate interests continue to dominate key expert groups, 14.02.2017, sous: <https://corporateeurope.org/expert-groups/2017/02/corporate-interests-continue-dominate-key-expert-groups> (15.12.2018).

Daum, Timo: Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität, Rosa-Luxemburg-Stiftung (Ed.), Berlin 2018.

Eberhardt, Pia: Lobbyismus und europäische Postdemokratie. Einblicke in den EU-Staats-Zivilgesellschafts-Komplex im Kontext der Krise, dans: Forschungsgruppe Staatsprojekt Europa (Ed.): Die EU in der Krise. Zwischen autoritärem Etatismus und europäischem Frühling, Münster 2012, 105–122.

Gammelmin, Kerstin / Cáceres, Javier / Bigalke, Silke: *Kampf gegen harte CO₂-Auflagen*. Oettinger, Freund der Autoindustrie, Süddeutsche Zeitung, 02.10.2015, sous: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/kampf-gegen-harte-co-auflagen-oettinger-freund-der-autoindustrie-1.1492871> (15.12.2018).

Götze, Susanne: Autolobby schrottet EU-Sanktionen, Klimaretter.info, 01.11.2017, sous: <http://www.klimaretter.info/politik/hintergrund/23860-autolobby-schrottet-eu-sanktionen-gegen-hersteller> (15.12.2018).

Greenpeace: Schwarzbuch Autolobby, Hambourg 2016.

Haas, Tobias: Verkehrswende und Postwachstum – die Suche nach Anknüpfungspunkten, Working Paper der DFG-Kollegforscher_innengruppe Postwachstumsgesellschaften (Document de travail du groupe de recherche DFG «Vers des sociétés post-croissance») n° 4/2018, Léna 2018.

Hucko, Margret: Streit um CO₂-Grenzwerte in der EU Emissionsfreie Fahrzeuge? Nur unter einer Bedingung, Spiegel Online, 03.11.2017, sous: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/co2-grenzwerte-in-der-eu-emissionsfreie-fahrzeuge-nur-unter-einer-bedingung-a-1175955.html> (15.12.2018).

Jessop, Bob: State Power. A Strategic-Relational Approach, Cambridge 2010.

Kafsack, Hendrik: Vor Verhandlung im Parlament: EU-Staaten beschließen schärfere CO₂-Grenzwerte für Autos, Frankfurter Allgemeine, 10.10.2018, sous: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affe/eu-staaten-beschliessen-schaerfere-co2-grenzwerte-fuer-autos-15830131.html> (15.12.2018).

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, 88–105.

Lamparter, Dietmar H. / Pinzler, Petra / Tatje, Claas: Gift für das Klima, Zeit Online, 12.09.2013, sous: <https://www.zeit.de/2013/37/autoindustrie-bundesregierung-lobbyismus> (15.12.2018).

LobbyControl: Lobbyreport 2017, sous: www.lobbycontrol.de/produkt/lobbyreport-2017 (17.12.2018).

MISEREOR / Brot für die Welt / Powershift: Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit. Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende, Aix-la-Chapelle/Berlin 2018.

Morgan, Sam: Les eurodéputés pied au plancher sur les objectifs d'émissions des voitures, Euractiv, 11.09.2018, sous: <https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/meps-put-pedal-to-metal-and-boost-car-co2-limits/> (15.12.2018).

Müller, Tazio: Other worlds, other values. Alternative value practices in European anticapitalist movement, thèse de doctorat, Sussex 2006.

Nowack, Felix / Sternkopf, Benjamin: Lobbyismus in der Verkehrspolitik. Auswirkungen der Interessenvertretung auf nationaler und europäischer Ebene vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, IVP Discussion Paper 2/2015, Berlin 2015.

Pieper, Malte: Neuwagen bis 2030 EU-Länder für strengere CO₂-Grenzwerte, Tagesschau.de, 10.10.2018, sous: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/eu-grenzwerte-autos-105.html> (15.12.2018).

Poulantzas, Nicos: Staatstheorie: Politischer Überbau, Ideologie, Autoritärer Etatismus, Hambourg 2002.

PricewaterhouseCoopers (PwC): «eascy» – Five trends transforming the automotive industry, Francfort-sur-le-Main 2017–2018.

Sander, Hendrik: Die Klimagerechtigkeitsbewegung in Deutschland. Entwicklung und Perspektiven, Rosa-Luxemburg-Stiftung (Ed.), Berlin 2016.

Spiegel Online: 30 Prozent weniger CO₂-EU-Kommission beschließt Vorgaben für 2030, 08.11.2017, sous: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-kommission-beschliesst-co2-vorgaben-fuer-2030-a-1177010.html> (15.12.2018).

Spiegel Online (a): Umweltministerin knickt im Streit um Grenzwerte für Autos ein, 26.09.2018, sous: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/svenja-schulze-gibt-forderung-nach-strengen-co2-grenzwerten-fuer-autos-auf-a-1230179.html> (15.12.2018).

Spiegel Online (b): Geringerer Spritverbrauch EU-Parlament stimmt für schärfere CO₂-Grenzwerte, 04.10.2018, sous: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-parlament-stimmt-fuer-schaerfere-co2-grenzwerte-a-1231455.html> (15.12.2018).

Tagesschau.de: Geplante Klimaauflagen der EU für Autobauer. Gabriel spricht von «Wettbewerbskrieg», tagesschau.de, 19.12.2007, sous: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/eukommission2.html> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E): Commission stands firm on electric vehicle mandate, 03.10.2017, sous: <https://www.transportenvironment.org/news/commission-stands-firm-electric-vehicle-mandate> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (a): Most carmakers will meet their 2021 CO₂ targets. Here's how, 02.05.2018, sous: <https://www.transportenvironment.org/news/most-carmakers-will-meet-their-2021-co2-targets-heres-how> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (b): UK and France to end diesel, petrol car sales by 2040, 26.07.2018, sous: <https://www.transportenvironment.org/news/uk-and-france-end-diesel-petrol-car-sales-2040> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (c): Evidence of carmakers manipulating new test to cheat CO₂ targets – Commission, 30.08.2018, sous: <https://www.transportenvironment.org/news/evidence-carmakers-manipulating-new-test-cheat-co2-targets-%E2%80%93-commission> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (d): Everything you need to know about Wednesday's car CO₂ vote, 01.10.2018, sous: <https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/everything-you-need-know-about-wednesday%E2%80%99s-car-co2-vote> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (e): Parliament sends clear signal to ministers: more ambition needed to cut car CO₂, 06.10.2018, sous: <https://www.transportenvironment.org/news/parliament-sends-clear-signal-ministers-more-ambition-needed-cut-car-co2> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (f): New CO₂ targets will boost cleaner car sales but fall short on climate ambition, 20.12.2018, sous: <https://www.transportenvironment.org/news/new-co2-targets-will-boost-cleaner-car-sales-fall-short-climate-ambition> (20.12.2018).

Traufetter, Gerald: CO₂-Grenzwerte für Pkw. Finanzminister Scholz düpiert Umweltministerin Schulze, Spiegel Online, 04.08.2018, sous: <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/olaf-scholz-bremst-svenja-schulze-bei-schaerferen-co2-grenzwerten-von-pkw-aus-a-1221545.html> (15.12.2018).

Zeit Online (a): EU-Staaten gegen deutsche Pläne für CO₂-Grenzwerte, 09.10.2018, sous: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-10/autoindustrie-klimaschutzvorgaben-kohlendioxid-grenzwerte> (15.12.2018).

Zeit Online (b): Einigung in Brüssel. CO₂-Grenzwerte für Autos werden EU-weit drastisch verschärft, 17.12.2018, sous: <https://www.zeit.de/news/2018-12/17/co2-grenzwerte-fuer-autos-werden-eu-weit-drastisch-verschaerft-181217-99-262357> (17.12.2018).

Rosa-Luxemburg-Stiftung, Bureau de Bruxelles
Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Bruxelles, Belgique
www.rosalux.eu

Responsable légal de la publication, chef de bureau
Andreas Thomsen

Gestionnaire de projet
Janna Aljets

Bruxelles, mars 2019

Auteurs
Tobias Haas, Hendrik Sander

Traduction
Linguanet

Conception et réalisation
HDMH sprl

Photo de couverture
© **Artberg**

Photos
Flickr / Joseph Brauer, CC BY-NC 2.0, p. 6
Flickr / Alessandro Prada, CC BY-SA 2.0, p. 11
© Artberg, p. 16
Flickr / Ian Muttoo, CC BY-NC-SA 2.0, p. 24

Imprimé en Belgique

Cette publication a été financée par le
Ministère fédéral des Affaires étrangères.