

COVID-19 ET IMPACT ENVIRONNEMENTAL : la guerre des lobbies autour du règlement européen sur l'émission de CO2 (CAFE) par l'industrie automobile

par Hilaire Finyom

Dans son rôle de régulateur, la Commission européenne annonça qu'elle allait s'attaquer à la limitation des émissions à partir des années 1990. "Pas besoin d'une loi !" s'exclamèrent les constructeurs automobiles, jurant de s'y atteler eux-mêmes. Les promesses n'étant pas tenues, l'UE revient à la charge en 2007. En décembre 2008, l'Union européenne adoptait enfin le règlement imposant une diminution des émissions de CO2 des véhicules automobiles. Objectif, atteindre une moyenne de 130 grammes de CO2 au kilomètre jusqu'en 2019. Ce chiffre, les lobbies automobiles et les lobbies verts se le sont âprement disputé.

La polémique autour du durcissement des normes anti-pollution

Au salon de l'automobile de Genève, début mars 2019, Carlos Tavares, président du directoire de PSA, va ouvrir une [polémique](#) sur le durcissement des normes antipollution imposées par l'UE. Le 1er round de la guerre des lobbies se soldera à l'avantage du lobby écologique européen qui aura réussi à faire imposer par le parlement de Strasbourg un objectif de réduction d'émission de CO2 de 40 % là où le lobby des constructeurs automobiles préférait 20 % avec amendes à la clé pour ceux qui ne respecteraient pas le seuil. Tavares va alors déclarer : « *Depuis deux mois, l'industrie automobile européenne a annoncé la suppression de plus de 20 000 postes. La volonté d'imposer la correction de trajectoire de l'industrie a parfaitement réussi ! Veut-on aller plus loin encore ? Très bien ! Les entreprises s'adapteront. Mais cela met en risque les 13 millions de personnes qui travaillent dans notre industrie et cela déstabilisera très certainement nos sociétés européennes. La Commission européenne n'a jamais donné le moindre signe de vouloir engager une discussion constructive. L'Union européenne nous a totalement ignorés. Elle était elle-même ulcérée par l'affront de la tricherie d'un constructeur, ce qui l'a conduite à faire l'amalgame avec tout le secteur. Le vote du Parlement européen est un vote contre l'industrie européenne. C'est une revanche. [...] Nous vivons un moment où personne n'écoute personne, où personne n'a confiance en personne. Les citoyens se méfient des politiques, les politiques se méfient des entreprises, les entreprises se méfient des politiques... Cette méfiance de tous, c'est le fondement de la décadence de l'Europe.* »

Le second round eut lieu quelques mois plus tard au salon de l'automobile de Francfort avec l'accentuation de l'implémentation du CAFE (Corporate Average Fuel Economy) en vigueur aux Etats-Unis d'Amérique depuis la crise pétrolière des années 70. En effet bien que présente en Europe, les normes CAFE, qui calculent la moyenne des consommations de l'ensemble des modèles d'une marque, n'avaient jusque-là connu qu'une timide mise œuvre. Les préoccupations ayant bien changé, ce ne sont plus tant les consommations qui sont prises en compte, mais les émissions de CO2. L'Union Européenne impose donc un niveau moyen d'émissions, auquel devra se conformer tout constructeur désireux de vendre

des voitures sur le vieux continent. Si ce constructeur vend une grosse voiture de sport avec un taux d'émission de CO2 élevé, il lui faudra vendre assez de voitures à très faibles émissions pour compenser, sous peine de dépasser le maximum imposé et le risque de payer de fortes amendes. En d'autres termes c'est une réglementation européenne liée au [WLTP](#) qui vise à sanctionner les constructeurs qui vendent des modèles trop polluants. Les groupes devront respecter une limite de rejets de CO2 pour les véhicules particuliers. La limite de base étant de 95 g/km, mais chaque groupe aura un objectif individualisé, en prenant en compte le poids des véhicules vendus. En clair, Fiat, spécialisé dans les citadines, aura un quota plus petit que celui de Land Rover, spécialisé dans les gros SUV.

De quoi faire réagir l'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobile) qui regroupe les 15 gros constructeurs européens. Ce lobby, un des plus puissants à Bruxelles, peine à parler d'une même voix, car l'association est divisée : entre les constructeurs ayant suffisamment avancé dans des solutions de motorisation à faible impact environnemental (TOYOTA, PSA, etc.) et les Allemands pourvoyeurs de grosses cylindrées fortement polluantes, les intérêts divergent. Une guerre intestinale au sein de l'ACEA dont tenteront d'en tirer parti les lobbies verts pour consolider leurs acquis.

Covid-19, les aspects positifs et négatifs de l'affrontement

Dans un rapport publié le 30 avril 2020, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a annoncé une baisse record des émissions de CO2 dans le monde pour cette année 2020. 2,6 milliards de tonnes en moins en partie grâce au confinement. Une analyse plus fine de la situation réalisée par une équipe internationale de chercheurs, en agrégeant de très nombreuses données récoltées depuis le début de la pandémie: production d'énergie, activités industrielles, activités des transports, chauffage de bâtiments, etc. montre dans un rapport [mis en ligne](#) , que les émissions de CO2 auraient baissé de 5,8% sur le premier trimestre 2020. Les principales diminutions concernent le secteur industriel, les transports routiers et la production d'énergie. *“Nous mettons à jour régulièrement ces données. En prenant en compte le mois d'avril également, cela représente une chute de 8,5%”,* explique HUFFPOST Philippe Ciais, directeur de recherche au CEA et co-auteur de l'étude. *« Cet événement n'a pas d'équivalent, c'est inégalé par rapport à n'importe quelle baisse sur les 50 dernières années »* ajoute-t-il. De quoi engager une véritable transition énergétique à l'échelle mondiale, soutiennent les écologistes qui redoutent un rebondissement des émissions après le déconfinement réduisant ainsi à néant les bénéfices eus jusqu'ici à la suite des mesures de confinement.

Dans une étude publiée dans le [Nature Climate Change](#), des chercheurs ne font pas seulement le constat d'une baisse des émissions de dioxyde de carbone : ils lancent aussi un avertissement très clair. *« Les changements d'émissions sont entièrement dus à une réduction de la demande en énergie »,* rappellent-ils, soulignant *« les limites potentielles »* d'éventuelles *« mesures extrêmes »* appliquées à *« l'actuel mix énergétique »*. De plus, ajoutent les chercheurs, *« durant les précédentes crises économiques, les baisses d'émissions ont été de courte durée et ont rebondi après la crise, restaurant les émissions dans leur trajectoire d'origine, sauf quand ces crises étaient causées par des facteurs liés à l'énergie, comme les crises pétrolières des années 1970 et 1980, qui ont enclenché d'importants progrès dans l'efficacité énergétique et le développement d'énergies alternatives »*.

Si les partisans de la lutte contre la crise climatique s'en réjouissent, les constructeurs automobiles sont préoccupés par les conséquences du confinement et n'hésitent pas à qualifier le COVID-19 d'hécatombe. Déjà en proie à une stagnation suivi d'une baisse de leur

marge opérationnelle sous la pression d'investissements toujours plus importants depuis 2019, plusieurs constructeurs automobiles ont dû faire face à une crise inédite par son ampleur et sa soudaineté. En outre, ils ont dû accélérer ces trois dernières années sur un programme d'électrification très serré en vue de la nouvelle réglementation CO2 entrée en vigueur le 1er janvier dernier, et dont les amendes s'annoncent stratosphériques (95euro d'amende pour chaque gramme de CO2 en plus au-dessus de la limite de 95g/Km). La crise du coronavirus qui avait d'abord soufflé le secteur automobile chinois en janvier-février, a sévèrement balayé le marché européen. Toutes les usines, ou presque, du continent ont été contraint à une fermeture totale. Les ventes de fait, ont également pris une pause jusqu'à la levée, des régimes de confinement obligatoire des populations.

En outre, il y a eu des décalages entre les pays sur les périodes de confinement, ce qui a rendu encore plus incertain la reprise à un rythme normal du troisième marché automobile mondial. En termes d'impact chiffrable, pour les analystes, c'est le flou total. Les constructeurs tablaient en janvier sur une baisse de 2% du marché de l'UE en 2020, la première en sept ans. En effet, *« parce qu'ils ne sont pas vitaux et représentent de gros budgets, les achats de voitures sont souvent les premiers auxquels le consommateur renonce en période d'incertitude »*, explique Flavien Neuvy, directeur de l'Observatoire Cetelem de l'automobile. En effet face à l'ampleur de la crise du coronavirus en Chine et dans le monde d'une part, la difficulté d'anticiper sa durée d'autre part, il est aujourd'hui objectivement impossible de chiffrer son impact.

Certains analystes ont même abandonné les premières modélisations du phénomène réalisées au démarrage de la pandémie lorsque celle-ci était encore circonscrite au marché chinois. En Europe, certains cabinets tablent sur une baisse de l'ordre de 20% du marché sur l'ensemble du semestre. Les trois marchés les plus touchés (Italie, Espagne et France) pourraient néanmoins impacter différemment les constructeurs. Ainsi le groupe Fiat Chrysler, PSA et Renault pourraient être davantage impactés puisque ces marchés assurent entre 30 et un peu plus de 50% des ventes environ pour certains d'entre eux. Mais il se pourrait que tous les constructeurs européens, mêmes les moins exposés à ces trois marchés, soient logés à la même enseigne puisqu'ils ont fermé toutes leurs usines. Parfois par la force des choses. C'est le cas avec l'Espagne qui reste le premier producteur de voitures en Europe, mais aussi de pièces essentielles pour la chaîne de production d'autres unités de production à travers le continent qui, faute de ravitaillement, sont contraints à la fermeture.

Les contradictions dans le jeu des acteurs

En février 2020, soit un mois avant le début des mesures de confinement, le Cabinet IHS Markit avait livré ses prévisions de production automobile en Europe. *« Historiquement, les constructeurs produisaient principalement ce que le marché pouvait absorber. Cette année, le paradigme change, le mix de production sera d'abord orienté de manière à éviter de payer des amendes, observe Romain Gillet, analyste chez IHS Markit (motorisations, conformité CO2). Tous les constructeurs ont leur catalogue de technologies pour être en phase avec la réglementation, il suffit de voir le nombre de modèles "plug-in hybrid" (PHEV) lancés ces derniers mois. Mais des interrogations se posent : les clients seront-ils au rendez-vous, ces véhicules seront-ils écoulés dans les proportions nécessaires pour atteindre les cibles de CO2? »*. Dans ce nouveau contexte, les constructeurs ont surtout les yeux rivés sur les taux d'émissions de CO2 et peut-être moins sur les volumes de ventes et les parts de marché. *« On n'assistera probablement pas à une course au volume cette année. Des modèles ou*

variantes ont déjà été "coupés" et il conviendra d'éviter de vendre les véhicules "mauvais acteurs" en CO2» poursuit l'analyste. Malgré les incertitudes qui planent à l'horizon à travers leur communication et dans les discours officiels, tous les constructeurs affichent leur sérénité : aucun ne paiera d'amendes et tous seront dans les limites d'émissions imposées par le CAFE. Une sérénité d'autant plus affirmée que les grands groupes au début de la crise, estimaient avoir encore le contrôle de la situation malgré les effets de panique des marchés. Renault avait par exemple indiqué qu'il n'était pas dans la situation extrême d'avoir recours à une nationalisation, tout en considérant l'hypothèse d'un recours à une garantie de l'Etat. Début mars les mesures de fermetures d'usines et de chômage technique pour maîtriser la dépense et les sorties de liquidités étaient jugées par la plupart des constructeurs comme suffisante.

Comment donc comprendre que l'ACEA (constructeurs), le CLEPA (équipementiers), le CECRA (concessionnaires et réparateurs) et l'ETRMA (pneumaticiens) se soient associées pour demander au nom de toute la filière automobile dans une [lettre](#) adressée à la présidente de la commission européenne, un report de l'entrée en vigueur des normes d'émissions de CO2 ? *« Ceci [la pandémie ndlr] compromet nos plans de préparation à la conformité aux existantes et futures lois et régulation de l'UE dans les délais impartis »,* écrivent-ils. *« Nous pensons donc que des ajustements devraient être fait sur ces échéances »*. Les constructeurs ne remettent pas en question *« la lutte contre le changement climatique et la protection de l'environnement »*, mais demandent des délais.

Une contradiction qui illustre bien l'incapacité des constructeurs à respecter le délai fatidique du 1^{er} janvier 2021.

Le malaise des industriels de l'automobile

Les constructeurs automobiles avaient jusque-là bien caché leur jeu car ils étaient déjà en proie à des difficultés majeures avant la crise du coronavirus. La contraction de la production en 2019 était estimée à environ 4%. Le FMI soulignait la multiplication des difficultés pour cette industrie cyclique qui vont des droits de douane liés à la guerre commerciale sino-américaine en passant par la chute de la demande pour les véhicules diesel en Europe, les incertitudes autour du Brexit et la mise en place de normes renforcées d'émissions polluantes fin 2019. *« Pour la plupart, les constructeurs ne sont pas prêts »*, alerte Felipe Munoz, analyste chez Jato Dynamics, en rappelant la performance en matière d'émissions des principaux intervenants sur les cinq plus gros marchés européens (Allemagne, France, Royaume-Uni, Espagne, Italie) entre janvier et octobre 2019. Meilleur élève de la bande, Toyota affiche 97,7 grammes de moyenne, PSA 113 et Renault 116,7 le groupe Volkswagen 123,7 grammes. Les marques premiums quant à elles sont encore beaucoup plus loin de l'objectif des 95g/km, 127 grammes pour BMW, 134,9 pour Volvo, 136,9 pour Daimler... *« Pour être dans les clous, les constructeurs devraient réduire leurs émissions de 20% fin 2020 par rapport à 2019. Or, il leur a fallu dix ans pour les faire baisser de 25% »*, prévient Maxime Lemerle, responsable de la recherche sectorielle chez Euler Hermes. D'après Jato Dynamics, si les choses restent en l'état, le total des pénalités infligées à l'ensemble des fabricants en 2021 pourrait dépasser 30 milliards d'euros, soit la moitié de leurs profits de 2018 ! Des sommes qui iraient directement alimenter le budget de l'Union.

On peut donc déduire que le principal objectif de leur démarche, c'est celui d'éviter non seulement de payer de fortes amendes à travers un assouplissement des normes CAFE, mais aussi de remettre sur le marché quelques-uns de leurs engins les plus polluants, et les plus

générateurs de marges qu'ils en ont écarté pour rester dans les clous des normes. En sommes un permis de polluer.

Les points forts et les points faibles des parties prenantes

Le moratoire sur les normes d'émissions de CO2 met en scènes deux lobbies, chacun essayant de s'appuyer sur les faiblesses de l'autre et sur ses propres forces pour remporter la bataille qui se joue à Bruxelles.

Le lobby écologiste a tissé depuis de nombreuses années une véritable toile autour de la défense de l'environnement et peut compter sur une masse critique de plus en plus importante. En effet la question du réchauffement climatique et d'un développement durable occupe désormais une place de choix dans les politiques de responsabilité sociale des entreprises. De l'industrie automobile à celui de l'agroalimentaire ou encore de l'ameublement, le lobby écologiste dispose de solides alliés qui ont tous fait du respect de l'environnement une véritable raison existentielle. Dans l'industrie automobile, à l'aube de la COP21, Toyota va confirmer son engagement pour une automobile plus respectueuse de l'environnement avec une stratégie tournée vers le long terme, horizon 2050, et l'ambition de réduire à zéro les émissions de CO2 de ses voitures et de leur production. Un [environmental challenge 2050](#) qui ne concerne pas uniquement ses modèles, mais tout leur cycle de vie, de leur production à leur mise hors circulation. Le premier point concerne donc les véhicules, avec pour ambition de réduire de 90% les émissions de CO2, par rapport au niveau de 2010. Un [rapport](#) sur le développement durable de 2013, énonce clairement quelle est la priorité de Toyota dans les années à venir : « Réduire les émissions de CO² ». Plusieurs accords de partenariat vont ainsi être signés avec des entreprises telles que UNILEVER pour la fourniture de matériels de logistique respectueux de l'environnement. La TMHE (Toyota Materials Handling Europe) va également signer un partenariat avec l'UE pour la promotion de ses campagnes en matière de sécurité afin d'adapter les messages des dites campagnes au secteur de la manutention.

En ce qui concerne le secteur de l'ameublement et de la décoration, les défenseurs de l'environnement peuvent compter sur un géant du secteur comme IKEA qui figure parmi les signataires du « *communiqué de Copenhague sur le changement climatique* », avec plus de 500 autres dirigeants d'entreprise, en s'engageant à réduire ses émissions de CO2 et vise 100% d'énergies renouvelables. C'est dans cette optique qu'ils vont lancer un site de covoiturage avec un slogan fort indicateur qui vous accueille " *La meilleure façon d'aller chez Ikéa, c'est de partager une voiture* ". Une façon de réduire le nombre de véhicules en circulation et partant une réduction des émissions de CO2.

L'enjeu de la relance économique

Cependant les défenseurs du climat devront dans cet affrontement, faire face à un environnement économique difficile et incertain au regard de l'impact qu'a eu le COVID-19 sur l'économie en générale. Un impact négatif qui a entraîné une réelle contraction de l'économie avec des conséquences graves sur le pouvoir d'achat des citoyens. Dès lors la question de la relance de l'économie à travers un ensemble de mesures incitatives dans tous les secteurs d'activité y compris celui de l'industrie automobile se pose avec acuité. Tel semble être le principal talon d'Achille de ces derniers en vue de la bataille de Bruxelles.

En ce qui concerne le lobby automobile, l'on a pu constater que lorsqu'un [journal](#) est financé par la publicité, sa logique change : il passe d'un média qui cherche à vendre ses articles et informations à son lectorat à un média qui cherche à vendre son lectorat aux

annonceurs « *Ce que nous vendons à Coca Cola, c'est du temps de cerveau humain disponible* » disait l'ancien PDG de TF1, Patrick Le Lay. Cette logique change radicalement la manière d'aborder les informations traitées. De plus, ce financement accroît la dépendance des médias vis-à-vis de leurs financeurs : un journal ou une chaîne de télévision qui dépendrait d'un annonceur pour exister relaiera-t-il les informations le critiquant ? On pourra citer l'exemple du quotidien économique La Tribune, qui, fin 2011, avait eu l'outrecuidance de faire un article peu flatteur sur les avancées du réacteur EPR. Le lendemain, [EDF](#) annulait tous ses budgets publicitaires, contraignant le journal à cesser son édition papier pendant plusieurs mois... Au premier trimestre 2019 selon Kantar Media et l'IREP, 11% du marché publicitaire français provenait de l'industrie automobile qui reste le second annonceur en France, derrière la grande distribution. En effet une étude de Kantar Media, montre que les constructeurs ont dépensé 1,950 milliard d'euros sur les trois premiers mois de l'année 2019, en baisse de 1,3 % par rapport à 2018. On est donc en droit de croire que ce puissant lobby, dispose d'une bonne capacité d'influence auprès des médias, ce qui constitue un fort atout dans la guerre informationnelle qui l'oppose au lobby écologiste pour un moratoire sur le CAFE.

Les différents niveaux d'affrontement informationnel

A l'échelle nationale, c'est le [MEDEF](#), le tout puissant patronat français qui va lancer les hostilités avec un courrier daté du 03 avril 2020 demandant au ministre de la transition écologique « *un moratoire de l'ordre de six mois* », pour protéger la filière automobile, concernant un projet de décret qui oblige à mettre en place des zones à faible émissions (ZFE), en cas de dépassement récurrent des normes concernant la qualité de l'air. Les services de la ministre vont laisser entrevoir une possibilité de négociation "*des ajustements de calendrier sont envisageables au cas par cas pour prendre en compte la période de confinement*" tout en faisant noter « *qu'il n'y a aucune logique de moratoire, il n'y a pas de remise en question des objectifs et des mesures écologiques du gouvernement*".

A la suite d'une session extraordinaire les 3-4 avril 2020, afin d'évoquer dans le cadre de leur mandat les conséquences économiques et sociales de cette crise sanitaire, la CCC (Convention Citoyenne pour le Climat) va publier le 10 avril 2020 sa [contribution](#) au plan de sortie de la crise sanitaire du Covid-19 qui aborde notamment les enjeux climatiques et sociaux qui y sont liés. Les 150 membres de la CCC se sont ainsi exprimés en faveur d'une sortie de crise "*qui ne soit pas réalisée au détriment du climat, de l'humain et de la biodiversité*" et "*qui prépare à un modèle économique et sociétal différent, plus humain et plus résilient*". En outre, ils demandent au gouvernement que "*les financements mobilisés dans le cadre de la sortie de crise soient socialement acceptables, fléchés vers des solutions vertes*" ainsi qu'à ce que "*les investissements se concentrent dans des secteurs d'avenir respectueux du climat*" mettant ainsi la pression sur le gouvernement en vue d'un éventuel arbitrage.

Une préoccupation qui ne va pas tarder à se transformer en véritable dénonciation à la suite du vote le 18 avril 2020, dans le cadre du projet de loi de finance rectificative, d'une aide de 20 milliards d'euros pour la recapitalisation de certaines entreprises dites stratégiques. Pour Greenpeace France, Les Amis de la Terre et Oxfam France, cette aide "*s'apparente à un chèque en blanc aux grands pollueurs des secteurs aérien, automobile et pétrolier*". Ces trois ONG déplorent que l'aide financière offerte par l'État ne soit pas conditionnée à un plan de transformation compatible avec les objectifs fixés par l'accord de Paris, les contraignant

notamment à "réduire drastiquement leurs émissions de gaz à effet de serre ». Le gouvernement va retorqueur en affirmant qu'un amendement demandant aux entreprises aidées par l'État *"d'intégrer des objectifs de responsabilité sociale, sociétale et environnementale dans leur stratégie, notamment en matière de lutte contre le changement climatique et de respect de l'accord de Paris"* a été introduite par la députée LREM Bélangère Abba. Une tentative d'assurance qui ne va pas convaincre les défenseurs de l'environnement à l'instar du député écologiste Matthieu Orphelin qui souhaitant à la fois soutenir le [secteur automobile](#) français sans renier les objectifs ambitieux sur le plan environnemental, avait proposé un ensemble de mesures dans un courrier adressé à trois ministres. L'objectif étant d'orienter massivement les achats automobiles vers l'hybride et l'électrique. *« Au contraire de l'amendement adopté, nous demandons de réelles contreparties aux entreprises à moyen terme, avec un plan d'action et des engagements clairs »* déclare Matthieu Orphelin avant d'ajouter *« en cas de non-application de ce plan, les entreprises auraient été tenues de rembourser l'aide financière. C'est très différent de ce qui a été adopté. On ne peut que constater le trop grand écart existant entre les déclarations faites par Bruno Le Maire et la réalité du texte »*.

Le gouvernement par la voix de la ministre de la transition écologique, Elisabeth Borne, va essayer de calmer le jeu en déclarant le mardi 12 mai 2020 en réponse à la demande du MEDEF sur France Info qu'elle ne céderait « rien », prônant au contraire la transition écologique comme « meilleure stratégie » de sortie de crise. *« Je le dis très clairement, je ne céderai rien à ceux qui voudraient un retour en arrière sur les normes environnementales et j'ai refusé tout moratoire »*, a déclaré Elisabeth Borne, estimant qu'« opposer écologie et économie est totalement dépassé » et d'ajouter *« On n'est plus en 2008 et aujourd'hui il faut au contraire soutenir les centaines de milliers d'entreprises qui sont engagées dans la transition écologique »*, notamment les constructeurs automobiles qui ont investi dans les véhicules électriques, a-t-elle encore déclaré.

Le discours écologique conte le discours industriel

Une affirmation qui donne tout son sens aux propos du député Europe Ecologie les Verts Yannick Jardot qui affirmait au journal du 20H de France2 du 23 avril 2020 *« l'industrie automobile a continué à délocaliser, il y a eu le dieselgate, l'explosion des SUV au mépris du climat (...) le seul constructeur automobile qui crée des emplois en France aujourd'hui c'est Toyota qui a choisi de s'orienter, de s'engager vers les hybrides et vers la réduction des pollutions »*. Toyota devient ainsi de fait un allié stratégique pour les opposants au moratoire car il semble être le seul susceptible d'être dans les clous à l'échéance du 1^{er} janvier 2021 avec un taux d'émission de 97,7 grammes de moyenne. Deux autres alliés de poids, Renault et PSA vont venir accentuer la division au sein de l'ACEA en affirmant être prêts à respecter les échéances de la réglementation et de tenir les objectifs CO2 en 2020 et 2021, selon le site *Autoactu.com* *« Nous ne demandons pas d'ajournement ou de report ou quoi que ce soit de l'objectif CAFE pour 2020 »*, a déclaré Clotilde Delbos, directrice par intérim du groupe Renault, lors de la présentation des résultats financiers. Cette position de Renault est dictée par des contraintes économiques auxquelles le constructeur fait face et qui nécessitent un plan de sauvetage par un prêt soumis à des conditionnalités de la part de l'UE.

Début avril, l'eurodéputée française Karima Delli, présidente de la commission des transports au Parlement européen, avait, elle aussi, écrit à la Commission, ainsi qu'au ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, et à Elisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire. *"En aucun cas la crise du Covid-19 ne doit être instrumentalisée afin*

de justifier des mesures néfastes à la qualité de l'air", écrivait l'élue européenne, soulignant par ailleurs qu'un assouplissement des normes serait injuste vis à vis des constructeurs ayant commencé à s'y préparer.

En marge d'une session plénière, vendredi 17 avril 2020, Mme Delli a répété son opposition à la requête du secteur automobile européen. Ce dernier, a-t-elle ajouté, devra rapidement opérer sa transition énergétique, car *"les grands concurrents du monde ne l'attendront pas"*. Dès lors, la bataille va monter en intensité au niveau européen et les différents lobbys vont s'illustrer dans une guerre d'influence sans précédent.

S'exprimant sur le prêt sollicité par Renault, le député européen (LREM) Pascal Canfin par ailleurs président de la commission environnement au Parlement européen, tout en invitant les constructeurs automobiles à revoir leur vision stratégique, va déclarer : *« Est-ce qu'on relance Renault pour en faire un constructeur automobile toujours dépendant des voitures qui émettent des particules fines responsable de plus de morts que le coronavirus ou au contraire, on oriente cet investissement vers la relance verte, la voiture électrique par exemple ? »* rappelant ainsi au gouvernement français sa promesse de conditionner les aides versées à Air France et à Renault à l'exigence écologique, et dit *« attendre toujours des actes formalisant l'engagement »*, tout en appelant à un cadrage européen sur la question.

Par ailleurs, le 14 avril 2020, à l'initiative du même Pascal Canfin, qui fut également ancien directeur-général du WWF-France et ancien Ministre français délégué au Développement, une alliance informelle pour une mobilisation en faveur d'un plan de relance verte, intitulée [Green Recovey](#) a été lancée par le Parlement européen et signé par 79 députés européens, 37 PDG de groupes industriels, la Confédération européenne des syndicats, 28 fédérations professionnelles, 7 ONG et 6 centres de réflexion. Ces signataires appellent *"à une alliance mondiale de décideurs politiques, de chefs d'entreprise et de dirigeants financiers, de syndicats, d'ONG, de groupes de réflexion et de parties prenantes à soutenir et à mettre en œuvre la mise en place de paquets d'investissement pour la relance verte et la biodiversité, qui serviront d'accélérateurs de la transition vers la neutralité climatique et des écosystèmes sains"*. Ainsi donc, conscient du fait que le [pacte vert pour l'Europe post - Covid-19](#) pourrait être remis en question, des voix vont s'élever pour insister sur l'importance d'une relance durable et juste de l'économie, en prenant en compte notamment les impératifs de l'action climat. Le refus d'un moratoire apparaît de ce fait comme une réponse concrète aux revendications de ces derniers.

Les contradictions au sein du monde industriel

En s'alignant à travers une [lettre](#) signée par plusieurs groupes d'industriels sur les associations de défense de l'environnement qui attendent de Bruxelles une action forte, les multinationales visent un objectif autant écologique qu'économique. *« Ce n'est pas le moment de revenir sur les règles fondamentales de l'Europe en matière d'émissions »*, insistent plusieurs organisations de la société civile et grands groupes – tels que le géant suédois IKEA ou la multinationale UNILEVER dans cette lettre datée du 16 avril 2020 et adressée à la Commission européenne. 14 cosignataires se disent *"très préoccupés"* par l'appel du secteur automobile à assouplir deux règlements européens, celui sur les poids lourds et le 2ème sur le CAFE entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Pour rappel le Conseil Européen avait adopté le 13 juin 2019 les toutes premières normes européennes en matière d'émissions de CO2 pour les camions et autres véhicules utilitaires lourds. En vertu de ces nouvelles règles, les constructeurs seront tenus de réduire en moyenne les émissions de dioxyde de carbone des nouveaux poids lourds de 15 % à partir de 2025 et de 30 % à partir

de 2030, par rapport aux niveaux de 2019. Ces normes devraient forcer les constructeurs de poids lourds à fabriquer des camions plus propres. Or plus un camion est propre, moins il consomme de carburant. La facture transport est donc susceptible de s'alléger pour les entreprises qui utilisent le transport routier pour acheminer leurs marchandises...

En ce qui concerne le lobby automobile, l'on va assister à la déferlante d'une [presse](#) presque acquise à sa cause. Pour mettre de l'emphase, Eric-Mark Huitema, le directeur général de l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA) va estimer que le secteur affronte aujourd'hui « *la crise la plus grave de son histoire* ». Le mot hécatombe est repris en boucle par la plupart des médias traditionnels et [digital](#) qui ne vont pas hésiter à parler d'une industrie automobile qui joue sa survie.

Pour Moody's, une des plus grandes agences de notation au monde, l'affaire est entendue : le secteur est proche de l'hécatombe et pas seulement en raison d'une situation inédite. L'agence de notation financière a prévenu mercredi 25 mars 2020 qu'elle mettait environ sept constructeurs européens sous surveillance négative. Le lendemain, il faisait de même avec 14 équipementiers automobiles dont les français Valeo et Faurecia. Tout en rappelant que le secteur est "*l'un des plus significativement touchés*" par la crise du coronavirus, Moody's juge néanmoins, que cet épisode reflète en réalité "*la faiblesse de la qualité du crédit*" des valeurs automobiles. Autrement dit, les constructeurs sont entrés malgré eux dans une crise, déjà affaiblis.

Quel bilan ?

En réponse à des préoccupations environnementales accrues, le secteur du transport, en particulier celui des véhicules légers, s'engage dans une mutation profonde. Celle-ci se nourrit de progrès techniques, d'innovations, qui feront émerger de nouvelles solutions de carburants et de nouvelles motorisations. Pour satisfaire les Accords de Paris sur le climat mais aussi limiter la pollution urbaine due aux transports, l'amélioration des rendements des moteurs thermiques et du post-traitement des gaz d'échappement reste un moyen clé pour réduire les émissions de CO2 et améliorer la qualité de l'air. Or l'atteinte de tels objectifs nécessite d'importants investissements, de capitaux qui font cruellement défaut aux industries automobiles. Un constat qui aura certainement influé sur le choix de la commission européenne quant à l'issue réservée à la demande d'un moratoire sur les émissions de CO2.

Avec un plan de relance économique de 750 milliards d'euro présenté le 27 mai 2020, la commission européenne a mis fin aux espoirs d'un moratoire sur les émissions de CO2 tel qu'il était voulu par les constructeurs automobiles et les professionnels de la filière. En effet pour en bénéficier, les états devront présenter un plan d'investissements et de réformes, qui devra être compatible avec les priorités politiques de la Commission européenne, à savoir le « *green deal* », la transition écologique et une plus grande souveraineté européenne. Pour Paolo Gentiloni, commissaire européen aux affaires économiques, il s'agit d'un « *tournant européen pour faire face à une crise sans précédent* ».

Il faut dire que ce plan intervient au lendemain de celui présenté en France par le gouvernement avec le déblocage de 8 milliards d'euro au profit de la filière automobile. Quelques heures après l'annonce de ce plan, l'ancien ministre Luc Chatel, président de la Plateforme automobile (PFA), a réagi au micro de France Info et s'est félicité des engagements pris : « *Ce plan, que nous avons discuté depuis plusieurs semaines avec le gouvernement, dessine une nouvelle ambition pour l'automobile en France et répond à la gravité de la situation. (...) Hors période de guerre, nous traversons la plus grave crise de*

l'histoire de l'automobile », paroles qui sonnent comme un aveu d'échec face à la détermination d'un lobby écologiste qui se sera montré beaucoup plus aguerri dans cette bataille pour la défense de l'environnement.

L'après COVID-19, « *dans l'industrie automobile, c'est le monde de la motorisation électrique. L'après, dans l'industrie automobile, ce sont les véhicules autonomes.* » conclu le président Emmanuel Macron sur son compte Twitter le 26 mai 2020.