

ONZIEME RENCONTRE INTERNATIONALE DU GERPISA
ELEVENTH GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM

Les acteurs de l'entreprise à la recherche de nouveaux compromis ?
Construire le schéma d'analyse du GERPISA

Company Actors on the Look Out for New Compromises
Developing GERPISA's New Analytical Schema

11-13 Juin 2003 (Ministère de la Recherche, Paris, France)

**LES STRATEGIES DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES EUROPEENS EU
EGARD AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES COMMUNAUTAIRES**

Marine MOGUEN-TOURSEL

A partir de 1973, les questions de pollution et de consommation deviennent essentielles dans le contexte de la crise du pétrole. Les difficultés pour obtenir du carburant et l'augmentation des prix mettent en lumière la nécessité d'utiliser plus rationnellement l'énergie : priorité est donnée à la réduction de la consommation. Ce nouveau contexte pose des problèmes particulièrement graves à l'industrie automobile qui sent ses activités menacées. De plus en plus de gens pensent que les voitures vont disparaître et céder la place aux transports en commun. Si l'industrie automobile veut maintenir ses activités, il est clair qu'elle doit opérer des changements rapides.

C'est la raison pour laquelle les constructeurs accueillent favorablement les initiatives de la Communauté européenne destinées à améliorer la compétitivité globale de l'industrie automobile en Europe. D'autres tentatives avaient précédé ces initiatives. Ainsi, la Convention sur la circulation routière établie à Genève dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU le 19 septembre 1949 constitue le point de départ des efforts entrepris sur le plan international pour parvenir à une réglementation uniforme. Mais l'objectif fixé est trop ambitieux pour mener rapidement à un résultat. Les initiatives communautaires relancées dans le courant des années 60 consistent, en ce qui concerne les normes environnementales, en la définition de standards européens en termes d'amélioration de la sécurité des véhicules et de réduction de leur consommation comme du bruit qu'ils génèrent. Les constructeurs évaluent rapidement les enjeux (pour eux, adapter leurs méthodes de production aux nouvelles normes européennes signifie notamment des investissements considérables et un laps de temps nécessaire) et essaient d'influencer les discussions au sein des institutions européennes sur ces dossiers.

Si tous les acteurs du secteur automobile s'accordent sur le principe général de la réduction de la consommation, leurs intérêts sont divergents. Il semble ainsi que les luttes industrielles au sein des Communautés européennes ont été le terrain d'élection du lobbying. La question qui oppose le plus industriels allemands et français à partir de 1965 est de savoir si les normes de sécurité européennes doivent se rapprocher des normes allemandes, assez proches des textes américains, ou se rapprocher des normes françaises. Les constructeurs allemands, et Volkswagen en particulier, souhaiteraient que l'Europe s'aligne sur les Etats-Unis car ils sont bien implantés sur ce marché. L'avantage de celui qui arrive à faire adopter

sa norme nationale est évidemment de pouvoir commercialiser plus rapidement et plus largement ses produits. Inversement, un industriel obligé de réadapter sa production à une nouvelle norme perd du temps et de l'argent. Sur les dossiers environnementaux, l'option adoptée par la Commission a été davantage profitable aux Allemands qu'aux autres industriels européens. Ainsi, le système anti-pollution (le « pot catalytique ») fut appliqué en premier aux voitures de petite et moyenne cylindrées. Il a donc été plus contraignant pour les constructeurs français et italiens que pour les Allemands, qui produisaient des modèles plus puissants. Les propositions françaises en faveur d'une réduction de la vitesse, de la construction de moteurs propres ou de voitures électriques, la réduction des évaporations de carburant, etc. n'ont pas trouvé beaucoup d'échos auprès de la Commission européenne.

Parallèlement à la réglementation européenne, la demande des consommateurs est également à prendre en compte en termes de sécurité et de consommation. Mais il est intéressant de souligner que les aspirations à une meilleure sécurité et à un plus grand confort (par l'installation de pièces de renfort, etc.) vont à l'encontre des efforts visant à réduire la consommation en augmentant le poids des véhicules.

Le but de notre projet de communication est donc double.

Il s'agit de proposer une réflexion sur le cadre réglementaire communautaire (les conditions de sa mise en œuvre, son champ d'application, tant dans ses avancées que ses limites, les bouleversements qu'il provoque par rapport aux procédures de prise de décision antérieures, les repositionnements qu'il engendre de la part des différents acteurs, etc.). Il ne s'agit pas d'un simple transfert de compétences. Les Etats nationaux essaient de maintenir certaines prérogatives en termes de politique environnementale (groupe Frybourg en France, prescriptions allemandes sur la pollution, taxe néerlandaise sur le bruit, etc.).

Je me propose également de mettre en lumière les stratégies des différents acteurs du secteur automobile à l'égard du dossier complexe de la réduction de la pollution qui est vital pour leurs industries. Pouvons-nous considérer que les intérêts sont différents d'une firme à l'autre ou qu'il existe une certaine unité d'intérêts à l'échelle européenne ? Les constructeurs européens ont-ils proposé une réponse harmonisée à ces questions environnementales ou, au contraire, ont-ils essayé d'imposer leurs visées aux instances communautaires au détriment des autres constructeurs ? Plus généralement, la contribution envisagée soulève la question du poids respectif de cultures de branches, par définition transnationales, et des cultures nationales ainsi que du cadre institutionnel sur l'attitude des acteurs économiques.

Notre contribution se propose donc de répondre plus spécifiquement à la quatrième question de recherche privilégiée par l'appel à communications, celle concernant l'évolution des politiques-produit en fonction des nouvelles politiques publiques et des opportunités technologiques., en centrant notre propos sur le processus d'élaboration des standards environnementaux européens par les institutions communautaires.

Cette contribution entend se fonder sur les archives provenant des différents acteurs du secteur automobile impliqués : la Commission européenne, les organisations professionnelles et les constructeurs, principalement en Allemagne et en France, mais également en Italie, au Royaume-Uni et en Belgique.