UE 14 Terre et société Mini-projet

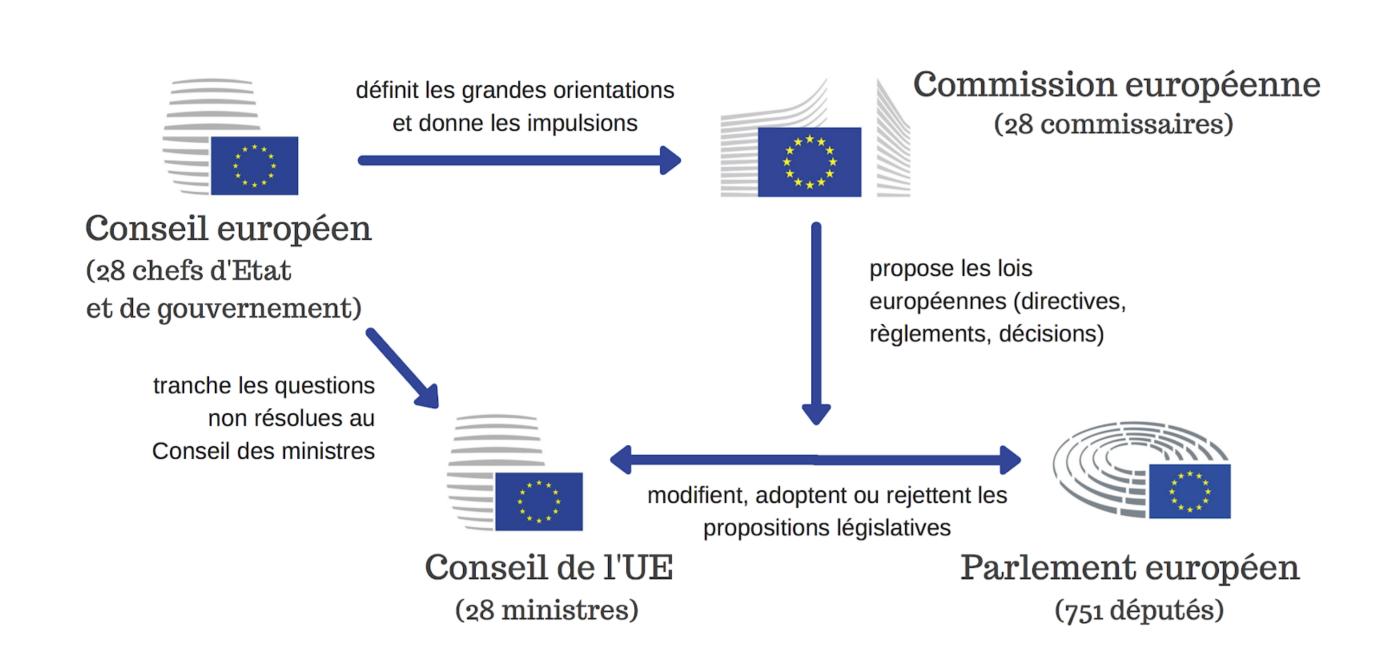
Projet N°13

Le rôle du pouvoir régulateur dans la transition énergétique et écologique. L'exemple de la Chine et des véhicules électriques.

Marc de Froidefond, Raphael Grébert, Bruno Le Corfec, Pierre-François Saunier, Antoine Servolin



Le processus décisionnel européen



• <u>Pouvoir limité du Parlement Européen</u>

Le Parlement Européen n'a pas l'initiative législative et codécide avec le Conseil de l'UE. Par ailleurs, ses décisions ne sauraient aller à l'encontre des traités européens.

• La place du citoyen?

Les citoyens européens votent pour la constitution du Parlement qui a un pouvoir assez limité. Il en résulte une grande distance entre les citoyens et les dirigeants européens. Aux élections européennes, le taux de participation en France est de 50%.

Les citoyens peuvent néanmoins proposer un texte à la commission via l'initiative citoyenne européenne. Mais le processus est complexe, et surtout très long.

• L'impact des entreprises privées sur l'Europe ?

Diverses ONG soulignent les conflits d'intérêt qui résident au sein des institutions européennes. Sont notamment questionnés le cumul du poste de député avec un emploi privé et le financement d'instituts de recherche par des industriels privés. Cela biaiserait les résultats proposés aux institutions européennes.

Le processus décisionnel chinois

Intéractions bottom-up et top-down

Le gouvernement sonde à l'avance l'opinion des citoyens. Si bien que l'opinion publique est en fait la 3ème force de décision sur la régulation des transports dans les grandes villes

Mass implementation

Les citoyens sont impliqués dans l'implémentation locale des lois et les politiques sont adaptées à chaque province

Policy learning

Recherche de la meilleure solution grâce à la mise en concurrence des villes

Avantages : - La diversité des

expérimentations est une méthode efficace d'apprentissage pour le gouvernement Possibilité de s'adapter à chaque province

Inconvénients :

 Nécessité pour le gouvernement central de s'assurer que les politiques locales ne desservent pas les politiques nationales Difficulté pour les entreprises d'étendre leurs modèles sur tout le territoire

18,2% des émissions carbones équivalentes mondiales sont dues aux transports routiers

Comment?

L'UE souhaite standardiser les bornes de recharge en Europe et développer un « Airbus de la batterie ».

On a en Europe l'exemple de la Norvège qui a mis en places des mesures incitatives pour favoriser l'achat de véhicules électriques: taxes réduites à l'achat, réduction des prix de péages, des places de parking. Au niveau européen les constructeurs vont faire face à des amendes très lourdes s'ils ne se plient pas aux législations fixées par l'UE.

Le choix des véhicules électriques Bilan carbone des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie (estimations en grammes par kilomètre en prenant pour référence un véhicule de segment C sur un cycle de vie de 120 000 kilomètres) 200 150 100 **50** Diesel Chine Essence Allemagne France ■ Production de la batterie ■ Emissions durant la phase de roulage ■ Emissions liées à la production du carburant ou de l'électricité ■ Production du véhicule

Comment?

La Chine a instauré un quota de 12% de ventes pour les véhicules électriques aux concessionnaires automobiles. La production à grande échelle permet de diminuer le coût des batteries. La Chine a par ailleurs fait des investissements massifs dans l'installation de bornes de recharge.

Enfin, la Chine augmente la part du nucléaire et des énergies renouvelables dans sa production électrique pour baisser à 50% la part du charbon.

Pourquoi?

L'UE a pour objectif de passer sous la barre des 95 gCO2/km contre 120 gCO2/km aujourd'hui dans le cadre de la transition énergétique

Problèmes liés au choix des VE pour la transition énergétique

L'état en Norvège a perdu 2,6 milliards de recette dans la transition vers les véhicules électriques. Ce genre de solutions ne peuvent être implémentées dans les pays européens à faible PIB.

Investir dans les véhicules électriques, c'est perdre l'avantage européen dans le marché automobile et se mettre en situation de dépendance vis-à-vis de la Chine pour les batteries

Pourquoi?

L'air des villes chinoises est extrêmement pollué. On estime qu'il y aurait 400000 morts par an en Chine dues à la pollution atmosphérique. Il y a de grandes attentes populaires pour nettoyer l'air des villes.

De plus, le marché de la voiture électrique et des batteries est un marché favorisant la Chine. Elle est en effet le deuxième producteur mondial de lithium et possède 48% des réserves de terres rares.

Problèmes liés au choix des VE pour la transition énergétique Les VE permettront de nettoyer l'air des villes mais ne réduiront les émissions de CO2 que si la production d'électricité est décarbonée.

