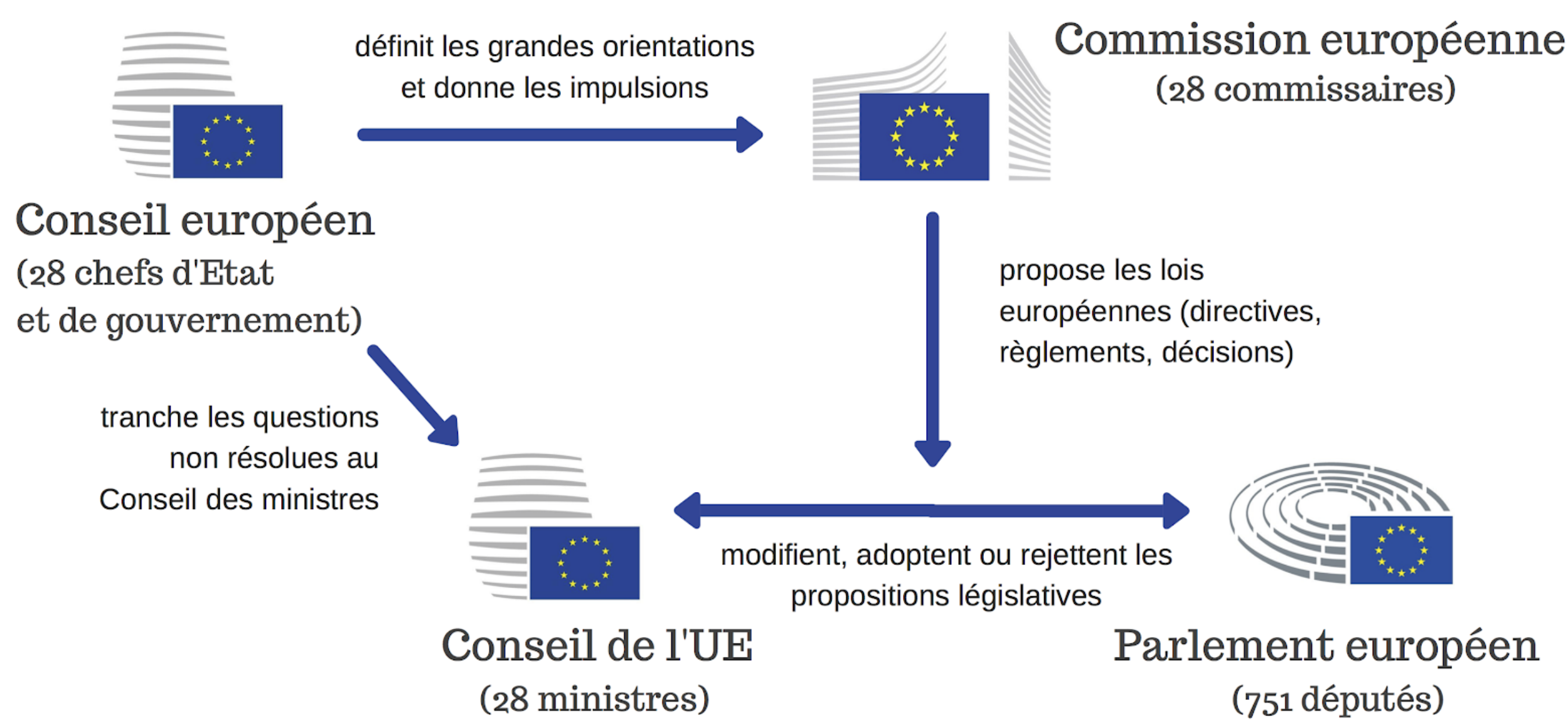


Le processus décisionnel européen

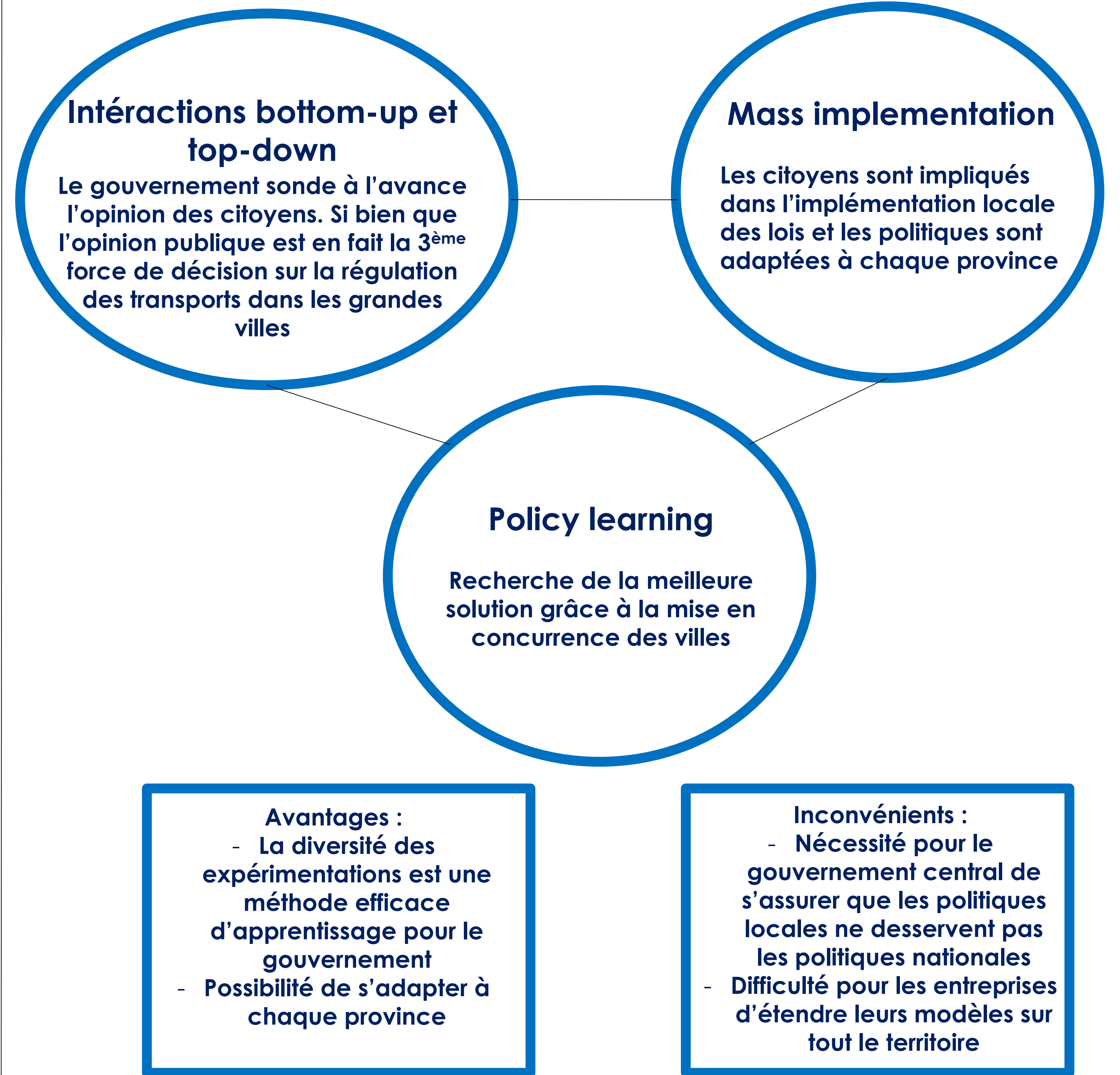


• **Pouvoir limité du Parlement Européen**
Le Parlement Européen n'a pas l'initiative législative et codécide avec le Conseil de l'UE. Par ailleurs, ses décisions ne sauraient aller à l'encontre des traités européens.

• **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



18,2% des émissions carbone 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.

Pourquoi ?

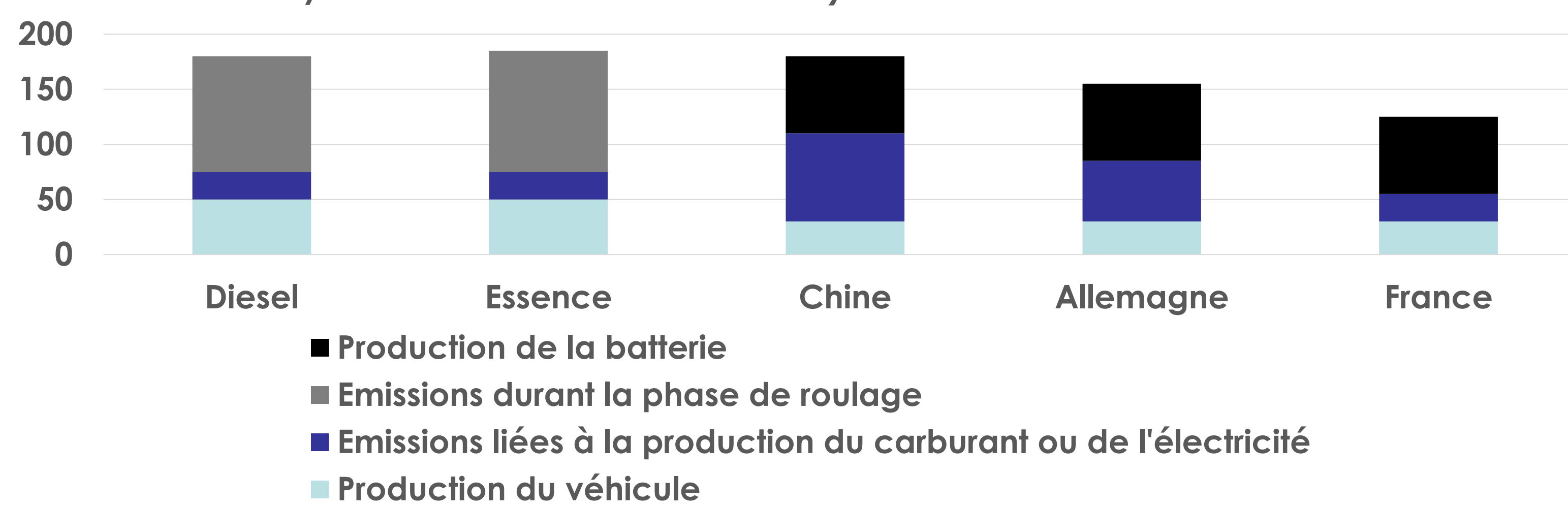
L'UE a pour objectif de passer sous la barre des 95 gCO₂/km contre 120 gCO₂/km aujourd'hui dans le cadre de la transition énergétique

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

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)



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'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.

