

Congrès AFSP 2011

Section Thématique 15 : L' « Etat régulateur » en question : perspectives comparées

Axel Villareal, Centre Emile Durkheim, Sciences po Bordeaux

Sigfrido Ramirez Perez, GERPISA, Ecole Normale Supérieure de Cachan.

Extrait :

La littérature en science politique fait souvent l'impasse sur le gouvernement et l'administration des activités productives européennes. Souvent mal appréhendée, l'intégration européenne est vue comme résultant essentiellement d'un processus « économique », basée sur une logique marchande néo-libérale. Par rapport à cette littérature, la présente communication tente de renverser la perspective dominante qui veut que l'Etat-Nation demeure l'échelle de régulation la plus prégnante en Europe en s'interrogeant sur la capacité d'autonomie des Etats dans la construction des politiques industrielles nationales. Dans une démarche de recherche, nous souhaitons problématiser la notion d'Etat régulateur en prenant en considération l'influence que peut avoir l'espace politique de l'Union européenne dans l'orientation et le gouvernement des industries différentes. Nous postulons ici l'existence d'un processus d'europeanisation des politiques industrielles dans l'Union qui révèle l'existence d'un gouvernement européen de l'industrie, fragmenté et parfois incomplet, mais néanmoins cohérent, affectant l'ensemble des industries en Europe. En nous appuyant sur une approche comparée de la construction d'une politique industrielle de l'automobile autour de la voiture électrique en France et en Espagne, nous mettrons en lumière nos hypothèses dans le but d'ouvrir une réflexion plus fine de ce qui se régule et se gouverne, à l'échelle de l'Union européenne.

Abstract :

Research in political science approaches has often difficulties to analyse the administration and government of European industries. European integration is wrongly interpreted as the result of an economic process mainly based on a neo-liberal market-building. Departing from the existing literature, our paper aims to turn upside down the dominant assumption which conceives the nation-state as the most important regulation level in Europe by focusing on the autonomous capacity of the state to build industrial policies. We would like to question the concept of regulatory state taking into consideration the influence that the political space of the European Union may have in the shaping of the trajectory and government of different industrial sectors. We will argue that there is a process of europeanisation of industrial policies in the European Union which in fact reveals the existence of an European government of industries which despite of being fragmented and incomplete is, nevertheless, coherent and covering all European industries. We will proceed to a comparative approach dealing with the recent elaboration of an industrial policy in the automobile sector in France and Spain around the electric car. This case will allow us the opening of a nuanced discussion about what is regulated and what is governed at the European Union level.

Introduction :

Depuis la signature du Traité de Maastricht en 1992, la faculté et la légitimité de l'intervention des gouvernements dans le domaine industriel pose problème. Alors que dans la période du keynésianisme triomphant, il paraissait légitime que des politiques nationales sectorielles soient définies, que des administrations soient dévolues à leur définition et à leur mise en œuvre, on a assisté à plusieurs reprises à un reflux de ces pratiques d'intervention dans différents pays européens. Actuellement, on peut dire que le terme même de « politique industrielle » est devenu daté, voire tabou, renvoyant à une forme de « colbertisme » considéré comme faisant plus de mal à l'économie que de bien. Pourtant, force est de constater que ni les politiques ni les administrations ne se désintéressent des industries et il apparaît assez clairement que les règles par lesquelles celles-ci sont maintenues en « ordre » de marche, ne sont pas auto-définies par les acteurs, pas plus que les ressources qu'ils mobilisent ou les prix qu'ils pratiquent ne relèvent du seul jeu des mécanismes marchands. En d'autres termes, s'il n'y a pas de politique industrielle intégrée et cohérente au sens où on l'entendait à la fin des années 70, les industries apparaissent à la fois « gouvernées » et « administrées ». Cette tendance se confirme au niveau de l'Union européenne qui, dans un certain nombre d'initiatives (ex : CARS21), affiche une volonté explicite de « déssectorialiser » les interventions publiques pour prendre mieux en compte les interactions et les effets qu'elles produisent sur la dynamique industrielle. Ces velléités de « gouvernement industriel européen » offre des perspectives intéressantes pour la recherche en sciences sociales et l'analyse des politiques publiques. Afin d'évaluer l'impact et l'effectivité de cette volonté d'intégration, nous avons développé une approche qui tente de conceptualiser un cadre d'analyse interdisciplinaire visant à déterminer l'existence et le contenu d'un « gouvernement européen des industries »¹. Par rapport à la thématique qui nous est proposée portant sur la notion « d'Etat régulateur », nous effectuons un décentrement, selon nous indispensable, en nous interrogeant sur la pertinence même d'une notion qui postule la prédominance du niveau étatique dans les régulations économiques. Insatisfait par cette approche et partant du constat qu'en science politique, l'appréhension du gouvernement et de l'administration des activités productives européennes est souvent mal considérée, nous souhaitons renverser la perspective traditionnellement admise qui fait de l'Etat-nation l'échelon le plus pertinent de régulation des industries. Pour cela, il est nécessaire de dépasser ces approches et de se poser la question du rôle que peuvent avoir l'UE et ses institutions dans l'orientation et la construction des stratégies industrielles.

Au-delà du développement théorique de notre cadre d'analyse, nous nous interrogeons sur la capacité qu'ont les Etats à être autonome dans la création et la construction de politiques industrielles. Répondre à cette question nous invite à nous demander si les intérêts affichés par les Etats pour construire et légitimer leur intervention dans l'économie sont indépendants des intérêts des acteurs sur lesquels porte les régulations, ou si l'Etat est « gouverné » par d'autres logiques résultant de l'action croisée de différents échelons de gouvernement et de différents acteurs. Pour cela, nous introduisons l'appréhension d'un « niveau méso » d'analyse qui fait de l'industrie le point nodal de notre recherche. Dès lors, nous verrons que les Etats, bien qu'acteurs dans l'orientation de

¹ Ce que nous appelons ici gouvernement européen des industries est à la fois la résultante d'interventions régulatrices de dimensions distinctes de la vie des industries (finance, commerce, travail, approvisionnement,...) relevant de registres de légitimation et de niveaux distincts du gouvernement et de l'administration et, pour chacun de ces registres, celle de logiques complexes de concurrences et de complémentarités d'échelles de régulation distinctes.

leurs capacités productives, ne gouvernent que partiellement leurs industries, et le niveau européen apparaît à bien des égards, le point de référence de l'action et de l'orientation des stratégies industrielles. En illustrant notre propos avec les éléments actuels sur les politiques des nouvelles motorisations automobiles en France et en Espagne, nous verrons que ce qui peut apparaître comme l'émergence et la construction de plans nationaux distincts sur le véhicule électrique, est en réalité tributaire d'une logique plus large légitimé à et par Bruxelles et piloté par les constructeurs automobiles.

I. L'Europe et le gouvernement de l'industrie : une échelle pertinente de régulation

Dans le cadre de notre recherche, nous souhaitons avant tout à cerner le contenu et le degré d'influence d'un « gouvernement des industries » qui aurait été construit et qui s'appliquerait à l'échelle de l'UE. Pour y parvenir, nous avons développé une approche pluridisciplinaire qui tente de dépasser les analyses traditionnelles des régulations industrielles en termes de « variété de capitalismes » (Hall et Soskice, 2001) trop souvent focalisées sur les modèles nationaux et selon nous insuffisantes pour rendre compte des dynamiques qui animent l'industrie (1). En remettant l'UE au centre de l'analyse, notre cadre permet d'apporter une appréhension plus large de la vie des industries et de fournir des résultats empiriques pertinents, à la fois pour une approche comparée mais également pour une approche monographique (2).

1) Un prolongement de l'analyse en termes de « variétés de capitalismes », plaçant l'Etat-Nation comme instance principale de régulation des industries.

Notre travail part du constat que l'appréhension de la régulation des industries en Europe, que ce soit en science politique ou en économie, est largement dominée par les analyses en termes de « variété de capitalismes » issus des travaux de Hall et Soskice. Même si l'utilisation et l'application de cette grille d'analyse fournissent des informations et des interprétations à la fois importantes et pertinentes, ce paradigme pose problème lorsque l'on tente de déterminer ce qui se régule à l'échelle de l'Union européenne.

En effet, trop souvent ces travaux font perdurer un découpage analytique devenu artificiel entre « niveaux » de décision national et communautaire en se concentrant beaucoup trop sur l'Etat-Nation. Comme le montrent les sociologies politiques de l'UE qu'illustrent bien les travaux d'Andy Smith (2004), le processus de décision européen implique des interactions et des interdépendances nettement plus complexes que ce qu'une analyse en termes de « jeux multi-niveaux » peut mettre en lumière. Autrement dit, notre approche cherche à vérifier la nécessité « *d'un déplacement décisif des comparaisons internationales vers les comparaisons transnationales* » (Hassenteufel, 2005) et mettre en évidence, sans présumer la prégnance relative de l'une sur l'autre, la façon dont les différentes échelles territoriales interviennent dans la structuration effective de chaque industrie (Carter, Smith ; 2008).

Autrement dit, en se donnant comme objet le gouvernement européen des industries, notre travail se place dans le prolongement des approches en termes de « variété de capitalisme », mais il entend rompre avec elles et produire des connaissances sur les logiques de gouvernement et

d'administration contemporaines. Notre volonté de constituer un cadre analytique interdisciplinaire repose sur le constat que faute de collaborations avec les chercheurs en économie, les spécialistes des politiques publiques tendent à arrêter leurs analyses des acteurs, et plus largement du politique, au niveau des conflits entre différentes instances publiques et groupe d'intérêts (Saurugger, Grossman, 2006). Intégrer les travaux d'économie industrielle, d'histoire économique et de l'intégration européenne à ceux d'analyse politique, permet de mettre à jour le caractère indissociablement politique, administratif et économique du gouvernement européen des industries. Notre objectif de recherche est d'analyser les pratiques productives et les politiques publiques « nationales » en interrogeant leur potentielle « européanisation » (Culpepper, Hall, Palier, 2006) et le changement que celles-ci peuvent entraîner dans les dynamiques industrielles. A titre d'exemple, nous pourrions nous demander si le type d'intégration européenne à l'œuvre depuis 1992 favorise ou défavorise un certain type d'intervention publique au niveau national ou une convergence de ces formes de régulation? En nous appuyant sur les travaux de Smith et Jullien, (Jullien, Smith, 2008), nous souhaitons analyser et montrer que le cadre de référence qui prime chez les acteurs est, dans bien des cas, européen avant d'être national. Prendre le niveau européen comme référent de l'analyse ne préfigure pas nécessairement sa prééminence car, comme nous le verrons dans la partie suivante, son gouvernement est bien souvent incomplet, laissant de la place aux Etats et aux industries elles-mêmes, pour se définir et orienter les dynamiques qui l'animent. Notre posture vise néanmoins à libérer la recherche sur les industries du paradigme stato-centré dans lequel les travaux en sciences politiques s'insèrent bien trop souvent, séparant nettement les économies politiques nationales de ce qui se régule à l'échelle de l'UE.

B) Une démarche de recherche qui remet l'Union européenne au centre de l'analyse du gouvernement des industries.

Notre point de départ analytique consiste à renverser la perspective habituellement développée sur la régulation des industries en Europe et consiste donc à étudier les pratiques productives et les politiques publiques nationales en interrogeant leur degré d' « européanisation » (Culpepper, Hall, 2006). A ce sujet, les travaux de A.Smith et B.Jullien (2008) montrent que les cadres de références des acteurs des industries qu'ils étudient (Vitivinicole, Aquaculture, Pharmaceutique et Automobile), sont bien souvent européens avant d'être nationaux. Même si, *in fine*, certains éléments confirment que l'impact de l'Europe est limité dans un domaine industriel, évacuer trop rapidement l'échelon de l'UE amène à des biais analytique que nous souhaitons éviter. En privant la recherche des moyens de développer un examen systématique de l'identité des acteurs qui participent à la régulation des industries à l'échelle de l'Europe, de leurs modes d'intervention et des effets que cela génère, tant en termes d'instruments d'action publique qu'en termes de comportements des firmes et d'organisation industrielle, une partie majeure du rôle que jouent les pouvoirs publics dans l'économie européenne dans la structuration effective des industries et de la concurrence se trouve occultée.

De ce fait, notre développement et notre cadre reposent sur trois grandes idées :

Premièrement, il existe un seul gouvernement de l'UE, entendu comme l'ensemble des « actes qui tendent à organiser et à diriger la vie en société » (Lagroye, 1997, p.25), composé de l'ensemble des acteurs publics, collectifs et privés qui participent à la construction des problèmes et à la fabrication d'institutions au niveau européen (institutions entendues au sens d'un ensemble de

normes et de règles formelles ou informelles plus ou moins stabilisées, agissant sur le comportement des acteurs qui s’y réfèrent, s’y insèrent et contribuent à les produire et les reproduire).

Deuxièmement, bien que fragmenté par secteur, ce gouvernement est doté d’institutions qui lui accordent une forme spécifique de cohérence qui affecte l’ensemble des industries en Europe.

Enfin troisièmement, la comparaison entre les industries montre que celles-ci sont gouvernées par secteur et par formes de régulations trans-industrielles, c’est à dire qu’il existe des régulations « verticales » s’adressant à un secteur particulier (politique de normalisation des pièces automobile par exemple) et des régulations « horizontales » (les packages de régulations allant dans le sens du développement durable, les règles d’organisation du travail ou de la concurrence s’appliquant à tous les secteurs d’activité, etc.).

Multi-acteurs et multi-sites, le gouvernement européen de l’industrie est complexe à saisir et s’articule autour d’une pluralité de processus plus ou moins formalisés. Pour en rendre compte empiriquement avec le plus de justesse possible, nous avons élaboré un cadre théorique pluridisciplinaire visant à opérationnaliser notre approche et apporter à nos hypothèses, le matériel empirique nécessaire à l’appréhension de ce gouvernement européen de l’industrie.

II. « The politics of industry » : un cadre d’analyse aux confluent de la science politique et de la sociologie économique pour appréhender les dynamiques de l’industrie.

Alors que notre ambition est d’aller plus loin, tant en termes disciplinaire qu’en termes méthodologique dans l’appréhension des dynamiques industrielles, nous avons développé un cadre d’analyse qui se place à l’intersection du néo-institutionnalisme historique et de l’école française de la régulation, mettant en exergue le rôle et l’importance des institutions dans l’économie (1), auquel nous apportons des outils propres à la science politique et à la sociologie politique, remettant à l’honneur la prédominance du politique dans la construction de solutions industrielles et dans l’orientation des industries en Europe (2).

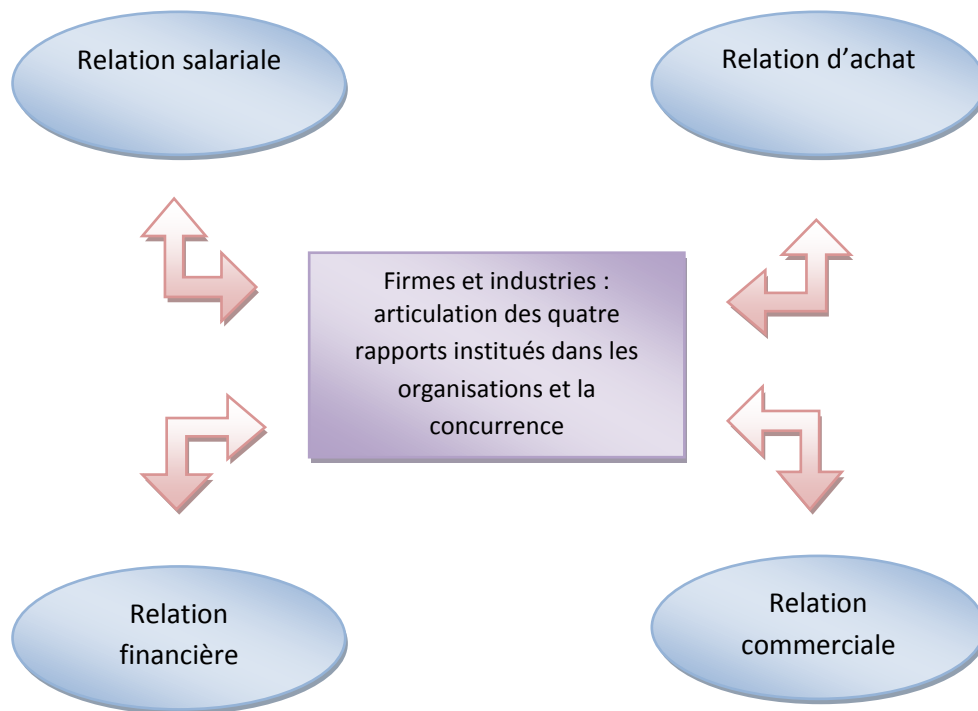
1) Conceptualisation d’un cadre entre néo-institutionnalisme historique et école française de la régulation.

Pour rendre notre approche opérationnelle et la confronter au terrain, nous l’avons conceptualisé comme une configuration de règles, d’acteurs, de pratiques et de représentations, postulant que chaque industrie est gouvernée par des Ordres institutionnalisés (OI) qui lui sont spécifiques. Chacun de ces OI est structuré par des Rapports institués (RI) et des Régulations Trans-industrielles (RT).

Les RI sont des rapports fondamentaux qui concernent les manières de réguler respectivement le travail (RI emploi), les financements (RI Finance), les fournisseurs (RI Achat) et les clients (RI Commercial). Ces rapports institués correspondent aux relations que les entreprises faisant partie d’une industrie, nouent avec quatre catégories de pourvoyeurs de ressources (les salariés, les investisseurs, les fournisseurs et les consommateurs) et renvoient également à des dimensions de l’industrie toute entière sur lesquels divers types d’intervention collective et publique cherchent constamment à prendre prise. Ce sont aussi des pratiques routinisées des institutions sur lesquelles

les acteurs sont capable d'agir et de dés-institutionnaliser et donc de donner une autre impulsion à l'industrie. Dès lors, l'ensemble des RI structure un OI plus ou moins cohérent qui façonne à son tour son rapport au RI, en les faisant évoluer et en les restructurant, définissant en même temps la forme des transactions marchandes et celle de l'intervention collective et publique.

Schéma 1 : L'industrie comme ordre institutionnalisé de rapports institués



Au surplus, nous considérons que l'OI se trouve également traversé par ce que nous avons décidé d'appeler des régulations trans-industrielles (RT) qui sont des projets politiques englobant qui agissent sur l'orientation de l'industrie. Les protagonistes se soumettent à ces régulations horizontales ou œuvrent pour pouvoir s'en soustraire. Néanmoins dans les deux cas, la RT agit sur l'orientation des industries dans son ensemble. Ces RT concernent essentiellement le travail (politique sur la flexisécurité), le commerce extérieur, l'environnement (politique de développement durable) et les politiques de concurrence inter-firmes. Elles traversent toutes les industries et peuvent être structurante pour les acteurs, qui se positionnent en marge ou au sein de la dynamique impulsée par l'UE.

Dès lors, considérer l'industrie comme un OI structuré par des RI qu'il structure à son tour, donne à notre travail une identité théorique qui le place à la croisée du néo-institutionnalisme historique et de l'école française de la régulation. En soulignant le rôle des règles et des pratiques de coordination institutionnalisées dans l'industrie, ces perspectives de recherche ont engendré une première théorisation du rôle que jouent les pouvoirs publics dans la construction et la régulation

des secteurs et des marchés. Partant des représentations de la régulation du secteur dans lequel s'insèrent les acteurs, notre focale est plutôt la régulation effective d'un enjeu ou d'un ensemble d'enjeux industriels. C'est pour cette raison qu'une entrée en termes de rapports institués est si importante dans le modèle que nous développons : il se peut qu'un RI soit gouverné à l'échelle de l'UE et pas les autres : c'est par exemple le cas de la distribution automobile (RI Commercial), qui est « gouvernée » davantage au niveau de l'UE, bien qu'aillant des incidences principalement nationales. Par opposition, le RI emploi est, quant à lui, nettement plus lié aux Etats et à leurs politiques sociales qu'aux institutions européennes.

Ainsi, analyser en termes de RI permet d'évaluer l'impact effectif des régulations européennes et d'aller en profondeur, en soulignant l'impact mais également l'incomplétude du gouvernement européen de l'industrie. Notons néanmoins que le gouvernement d'un RI ne passe pas forcément par l'implication forte ou la domination de la Commission européenne. Il se peut que certains acteurs privés dominent le gouvernement d'une industrie et que, pour des raisons qui doivent être éclairée par la recherche, ils ont construit les institutions nécessaires à l'échelle de l'UE (ex : l'industrie automobile). Il faut ainsi éviter de considérer le gouvernement de l'UE comme le gouvernement de la Commission européenne. En faisant une comparaison diachronique du gouvernement d'une industrie, il n'est pas rare de voir que la place des acteurs privés et publics a variée en fonction des enjeux. En partant plutôt de l'étude des institutions que de l'étude des organisations, l'importance de ces fluctuations est appréhendable et analysable. Dans la lignée de ce que font plusieurs sociologue de l'économie (Fligstein, 1996, 2001 ; Dobbin & Dowd, 2000, François, 2011) nous mettons à parité les acteurs privés et publics, sans présager de la prédominance de l'un sur l'autre. La dynamique de chaque industrie provenant des tentatives constantes des catégories d'acteurs impliquées dans chaque RI pour institutionnaliser, dés-institutionnaliser ou ré-institutionnaliser des pratiques, des règles ou des normes de fonctionnement, leur importance et leur prédominance dépend des enjeux et des rapports de forces en présence.

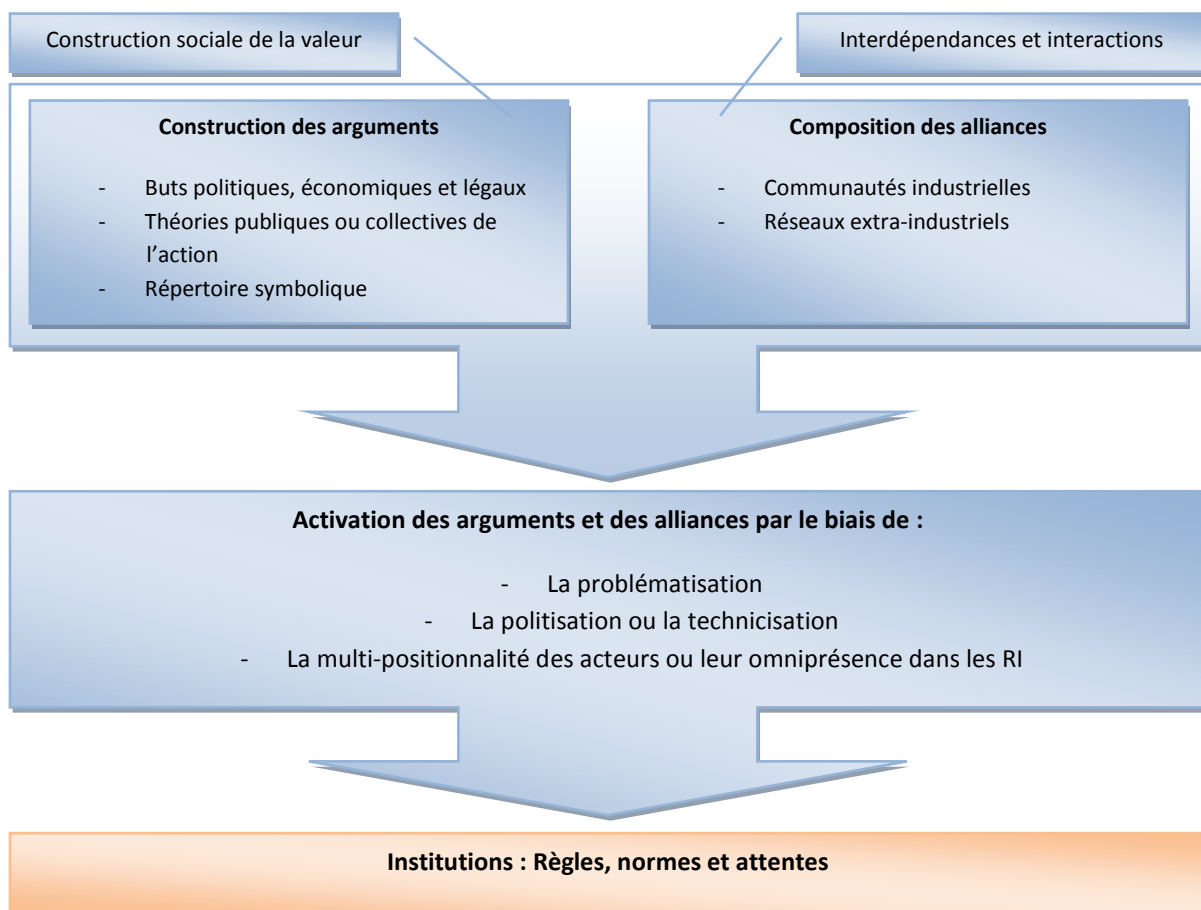
2) Mettre la science politique au cœur de l'analyse : l'appréhension du travail politique et les territoires comme moteur du gouvernement européen de l'industrie.

Pour réussir à dépasser les études qui réduisent le changement à des facteurs exogènes (Streek et Thelen, 2005) et les analyses économiques qui le réduisent le plus souvent à l'impact d'une innovation technologique, nous pensons que l'utilisation de la science politique et de la sociologie économique, nous apporte des outils d'analyse extrêmement pertinents. En nous appuyant sur les travaux de Neil Fligstein (1996, 2001), de Frank Dobbin et Timothy Dowd (2000) ou encore de Pierre François sur le « travail institutionnel » (2011), nous remettons au centre de l'analyse le rôle des institutions et du politique dans l'économie. Pour rendre compte du travail politico-institutionnel à l'œuvre dans les industries, nous avons conceptualisé deux grands phénomènes synthétisés dans la notion de « travail politique » (Smith, Jullien, 2008). Le travail politique, est une métaphore qui décrit les processus interactifs qui visent à changer le cours des concurrences et des coopérations infra et inter organisationnelles, caractérisé par 3 formes d'interdépendances liées à ce que nous appelons les *équipes*, qui constituent les personnes qui suivent et soutiennent les individus qui personnalisent et mènent (réellement ou en apparence), chacune des organisations qui luttent pour l'institutionnalisation et la désinstitutionnalisation d'un rapport. Dans ce travail politique, nous identifions également le rôle des communautés sectorielles qui constituent les sites de négociation quotidien ou se rencontrent les acteurs collectifs et publics de chaque industrie. On y trouve enfin

des réseaux extrasectoriels ou l'on intervient sur les controverses qui dépassent les frontières de l'industrie. Repérer ces formes d'interdépendance nous permet d'avoir un regard sur la mobilisation des ressources et des soutiens à l'œuvre dans l'industrie, et qui varient en fonction des industries étudiées.

Le second phénomène essentiel est celui de la construction sociale de la valeur, des jugements et des justifications à l'œuvre afin d'influer sur chacun des quatre RI d'une industrie. Les acteurs qualifient certains enjeux industriels comme justifiant une intervention collective ou publique et légitiment ainsi leurs intérêts en déséquilibrant les rapports de force pour qui leur soit plus favorable (Fligstein, 1996). En utilisant des discours invoquant des valeurs et des symboles communs à l'ensemble de la société, les firmes peuvent participer au contenu politique des argumentations qui circulent dans une industrie (Muller, 1995).

Schéma 2 : L'appréhension du travail politique au sein des réglementations industrielles (tiré de Jullien et Smith, 2008a)



Ces processus de transformation des enjeux industriels en problèmes collectifs et publics et de politisation sont essentiels pour comprendre comment l'Etat peut intervenir pour réguler ou encadrer une industrie. Ces deux aspects, issus de la sociologie politique, reviennent à analyser les registres de légitimation utilisés pour justifier et donner du sens à la régulation de chaque industrie.

III. L'européanisation de l' « Etat régulateur » : construction des politiques industrielles autour des nouvelles motorisations en France et en Espagne.

Pour illustrer notre cadre et entrer dans le débat sur « l'Etat régulateur », nous souhaitons faire ici une étude comparée de ce qui se passe en France et en Espagne en matière de plan de développement des nouvelles motorisations automobiles. En se penchant sur la façon dont les deux Etats établissent les bases de ce qui pourrait être une politique industrielle poursuivant des intérêts propres aux nations, nous voulons mettre en exergue le décentrement nécessaire à l'appréhension de ces politiques au niveau européen. Alors qu'isolément, les plans respectifs des deux pays semblent suivre des trajectoires distinctes, celles-ci s'insèrent dans un cadre plus englobant. En étudiant la manière dont ces politiques « s'européanisent », nous verrons en quoi l'utilisation du cadre GEDI permet une compréhension plus fine du rôle des Etats dans l'économie et dans l'orientation des stratégies industrielles.

1) La France et les nouvelles motorisations automobiles : construction d'une politique industrielle allant dans le sens de l'électrification des moteurs

Face aux difficultés économiques qui ont touchées l'industrie automobile au cours des années 2008-2009 en plein cœur de la crise économique, les débats sur la nécessité d'une intervention étatique pour « sauver » les constructeurs français du marasme ont ouvert une nouvelle phase de discussion sur le rôle que peut jouer l'Etat dans l'économie. Alors que traditionnellement, les industriels sont plutôt rétifs à toute implication du gouvernement dans la définition des stratégies industrielles et des orientations de l'offre et de la demande automobile, la mise en place de « plans de sauvetage » assortis de contreparties politiques a été cependant unanimement approuvée et désirée par les deux grands constructeurs français que sont Renault et PSA Peugeot-Citroën. En acceptant de financer le déficit des constructeurs automobiles à hauteur de 1,5 milliard d'euros chacun, l'Etat a fixé des conditions strictes d'octroi des fonds. En acceptant les deniers publics, les constructeurs français se sont engagés à ne pas délocaliser leurs sites de production français et à investir massivement dans la recherche et le développement des nouvelles motorisations propres de l'automobile. C'est donc au terme des « Etats Généraux de l'Industrie » en janvier 2009, qui ont fixé les orientations générales que devait prendre l'industrie française, que le gouvernement a mis en place une série d'instruments visant à favoriser la relance économique et à soutenir la demande dans les différents secteurs de l'économie. Pour l'industrie automobile, les prêts bonifiés consentis par le plan de sauvetage se sont doublés de la mise en place du plan « véhicule décarboné », piloté par le ministère de l'écologie ainsi que celui de l'industrie, dont l'objectif est de soutenir la filière des véhicules dits « propres » issus des nouvelles motorisations automobiles à faible émissions de CO₂ (type hybride et électrique). Le but affiché de ce plan est de « *faire émerger en France une filière pour les batteries et la chaîne de traction pour les véhicules hybrides et véhicules électriques. Il s'agit également d'améliorer les performances environnementales des moteurs thermiques traditionnels* »². En favorisant la création d'une nouvelle filière plus portée vers les véhicules écologiques, en amorçant la demande à travers la mise en place d'un groupement d'achat pour 100 000 véhicules et avec la création du bonus de 5000 euros pour l'achat d'une voiture émettant moins de 60g de CO₂ par km, le gouvernement espère rendre l'industrie automobile française plus compétitive sur un

² http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=5257

marché encore non concurrentiel et pourvoyeur d'emplois et de relocalisations des activités d'assemblage et de recherches et développement en France. Le plan est doté d'un milliard d'euros, destinés à être investis dans les différents postes budgétaires et son pilotage est confié aux deux ministères mentionnés précédemment. Le but de la France en matière de nouvelles mobilités est d'être pro-actif dans la normalisation des nouvelles technologies ainsi que sur les législations qui lui seront applicables. Alors qu'en apparence le plan « véhicule décarboné » concerne les deux principales technologies aujourd'hui sur le point d'être commercialisable que sont l'hybride et l'électrique, l'orientation politique du plan est beaucoup plus focalisée sur la technologie électrique (Villareal, 2011). Alors que les deux grands constructeurs français n'affichent pas les mêmes orientations stratégiques, Renault se focalisant sur l'électrique et PSA sur l'hybride, l'Etat se retrouve dans une situation d'arbitrage qui dépasse la simple instauration des règles entre les opérateurs et son travail d'harmonisation et de maintien de l'équilibre d'ensemble du marché. La focalisation médiatique sur la voiture électrique au détriment de son homologue hybride (Villareal, 2011) a généré une distorsion des pronostics du marché sans pour autant que cela soit appuyé par une évolution technologique permettant de surmonter les problèmes intrinsèques des motorisations électriques (en particulier l'autonomie). Dès lors, la situation actuelle illustre la tentative de certains acteurs (notamment Renault mais également de nombreux nouveaux entrants), par le biais d'un travail politique, de déstabiliser l'OI de l'industrie automobile dans la mesure où les changements induits par une généralisation des motorisations électrique viendrait profondément modifier les structures des RI commercial et d'approvisionnement. En effet, si la voiture électrique venait à se généraliser comme tentent de le promouvoir les partisans de la voiture électrique, le rapport au client ne serait plus du tout le même car il faudrait repenser la structure du réseau de distribution des véhicules, les services qui sont associés à la vente, le business model de la voiture ainsi que l'après-vente et l'entretien. Dès lors, les acteurs traditionnellement insérés dans la fourniture de pièces ou dans l'assemblage des voitures seraient inévitablement menacé par l'apparition de nouveaux entrants plus aptes à répondre aux besoins de la voiture électrique. Les RI commercial et d'approvisionnement font donc l'objet d'un travail de dés-institutionnalisation important de la part de certains acteurs du secteur, se manifestant en grande partie par la politisation des débats liée à une dé-technicisation permanente des difficultés techniques et des contraintes technologiques de la voiture électrique (Villareal, 2011). En traduisant en de nouveaux enjeux sociétaux des problématiques propres à l'industrie automobile et à ses difficultés structurelles, les acteurs impliqués dans ce processus ont réussi à faire valoir leurs intérêts en les transposant dans le registre de l'écologie et de « l'intérêts général ». Le travail politique mené entre autres par Renault, semble avoir porté ses fruits tant le débat public s'est focalisé sur la viabilité de la technologie électrique, et l'Etat français prononcé en faveur de ce type de motorisations. Comme le montrent Jullien et Smith (2008), le travail politique a pour but essentiel de produire des accords et une répartition des pouvoirs entre firmes et de définir les règles du jeu concurrentiel entre elles. En définissant les frontières du secteur, les firmes règlent une partie du sort de l'industrie en fermant la porte à d'éventuel nouveaux entrants. Dès lors, les règles à produire demandent des arbitrages dans l'attribution des droits que les firmes seules ne peuvent rendre. Le recours à des régulations et systèmes de légitimation défini dans des espaces politiques est donc nécessaire et le recours à l'Etat devient stratégique (Fligstein, 1996). Celui-ci est possible par le biais d'un processus de politisation des enjeux permettant à certaines firmes de disposer de ressources symboliques et cognitives supplémentaires, garantissant leur position dans le système. Renault apparait donc comme le promoteur implicite d'une nouvelle forme de jeu concurrentiel dans laquelle la dimension

« publique » du bien et de l'industrie serait plus explicitement intégrée, lui permettant ainsi de modifier les structures des RI commercial et approvisionnement, et par la même occasion, celle de l'OI de l'industrie en se conférant une position plus avantageuse.

La brève illustration de cette tentative de désinstitutionnalisation des RI par des acteurs engagés dans la promotion de la voiture électrique, montre comment le travail politique peut être un instrument de déstabilisation de l'industrie dans son ensemble, ainsi qu'un outil de compréhension des dynamiques industrielles et du rôle de l'Etat dans leur gouvernement et leur régulation. Notre cadre, bien que se focalisant au départ sur l'échelle de l'UE, est apte à répondre à des questionnements propres au rôle de l'Etat et à sa capacité à intervenir et à réguler l'industrie. Notre précédent développement montre néanmoins que celui-ci n'est qu'un acteur parmi d'autres, un pourvoyeur de ressources qui co-construit les stratégies industrielles en participant à la problématisation des enjeux de l'industrie.

Comme nous le verrons en 3, le niveau européen ne doit pas être écarté de l'analyse de cette politique industrielle stato-centrée, car l'UE est mobilisé comme un espace de légitimation et de concurrence entre les différents constructeurs automobiles. A travers la structure globale de l'OI et des interactions entre les différentes institutions, nous verrons que le rôle de l'Europe, bien que limité, reste néanmoins clé dans la compréhension globale de la construction politique autour des nouvelles motorisations.

2) Le débat sur la voiture électrique comme opportunité de relocaliser l'emploi en Espagne : construction et légitimation politique des plans espagnols pour l'électro-mobilité.

L'industrie automobile espagnole a des caractéristiques structurelles propres qui rendent son étude particulièrement intéressante dans le cas que nous présentons ici. Sa principale particularité réside dans l'absence de constructeur national, contrairement à ses voisins français, italien et allemand, mais le pays accueille néanmoins des entreprises automobiles en provenance du monde entier, y compris dans le secteur des sous-traitants.

Cela se combine avec l'existence de politiques régionales de développement industriel qui sont en grande partie liées à la présence dans différentes régions (communautés autonomes) d'usines de chacun des grands groupes.³ C'est peut-être par cette capacité à combiner des stratégies territoriales à des stratégies de groupes que l'industrie automobile espagnole a pu se positionner pendant la crise comme la deuxième industrie de l'Union Européenne en termes de production totale en unités (2.17 Millions) derrière l'Allemagne (5,210 Millions) en surpassant pour la première fois en 2009, la production française (2.05 Millions). Néanmoins, cette situation reste le fruit de l'instauration de primes à la casse qui ont favorisé la vente des voitures urbaines, peu polluantes et bon marché, qui constituent l'essentiel de la production espagnole. En effet, la chute brutale des ventes nationales

³ Les plus importants groupes automobiles et leur implantation sont les suivantes. General Motors (Aragón), Ford Espagne (Comunidad Valenciana), Groupe PSA (Peugeot à Madrid et Galice, Citroën in Madrid), Groupe Renault-Nissan (Renault à Valladolid et Palencia en Castille-Leon, Nissan en Catalogne (Barcelone) et Castille-Leon), Groupe Volkswagen (Seat en Catalogne, Volkswagen en Navarre), Mercedes-Benz (Alava au Pays-Basque), Fiat-Iveco (Valladolid, Madrid, Barcelone).

(23%) entre mai 2010 et mai 2011, a montré la fragilité des capacités productives nationales dont le sort dépend largement des maisons mères situées en dehors de la Péninsule Ibérique.

La crise économique qui a frappé le modèle de développement capitaliste de l'Espagne a accéléré la prise de conscience par le gouvernement de la nécessité d'entreprendre ce qui peut s'apparenter à une politique industrielle apte à transformer ses capacités productives. Ce débat sur « le changement du modèle productif » décline de façon classique le triple défi prôné par le développement durable (défi environnemental, social et économique) et inscrit dans la stratégie de Lisbonne. Bien que ce débat ait pris racine avant la crise, cette dernière a largement accéléré le processus de décision et a permis, comme c'est le cas en France, la mise en place de dispositifs gouvernementaux destinés à développer la voiture électrique, considérée comme une clé de voûte du développement de l'industrie automobile.

La cohérence à l'octroi des fonds nécessaires à ces dispositifs est venue du Plan Intégral de l'automobile (PIA), une des composantes du Plan E (Plan Espagnol d'encouragement de l'économie et l'emploi) qui était la stratégie générale de l'Etat pour affronter la crise. Du côté de la demande, le PIA s'appuie sur le Plan 2000E en octroyant des primes à la casse à hauteur de 240 Millions d'Euros entre 2009 et 2010. Du côté de l'offre, le PIA s'est adossé en 2009 au Plan pour la compétitivité du secteur automobile avec un montant d'aides de 800 Millions d'Euros qui ont financé 162 projets de compétitivité de 266 entreprises, et dont le montant des investissements a atteint 3.100 Millions. Ce plan s'est prolongé de 2009 à 2010 dans le cadre du Plan d'encouragement de la compétitivité des secteurs stratégiques industriels, avec 250 Millions d'aides pour un montant d'investissement de 1,500 Millions pour 144 plans. Ces dispositifs s'insèrent dans le nouveau Plan ES 2020 (Economie Soutenable) qui prend le relais du Plan E pour transformer structurellement le modèle de développement économique de l'Espagne. Ce plan est devenu une loi votée en Mars 2011.

Dans le PIE, le développement de la voiture électrique (incarné par le plan PIVE) est affiché comme un but prioritaire et stratégique pour l'avenir du secteur automobile espagnol. Le PIVE a été élaboré par le Ministre de l'industrie, Miguel Sebastian, professeur d'économie, et ancien directeur du centre de recherche de la deuxième plus grande Banque du pays, le BBVA. Cet ancien directeur du bureau économique du Premier Ministre socialiste, José-Luís Rodríguez Zapatero, a d'abord élaboré un mémorandum avec les principales entreprises et associations de producteurs d'automobiles, d'énergie et des nouvelles technologies. Entre la mi-Janvier 2010 et Février 2010, la communauté industrielle s'est concertée dans un groupe de travail inter-sectoriel composé d'un bureau de coordination réunissant trois institutions publiques (Ministère de l'Industrie, FITSA (Fondation Institut Technologique pour des automobiles durables), IDAE (Institut pour la diversification et l'épargne énergétique) et trois associations privées représentant les trois groupes de travail - demande et promotion (RACE, Automobile Club d'Espagne), industrialisation (ANFAC, association des constructeurs automobiles) et infrastructures énergétiques (Red Electrica de España qui gère le réseau en tant que Société Anonyme) ainsi que la Société Espagnole des Participations Industrielles (SEPI).

Le travail collectif entre entreprises de ces trois secteurs a alimenté le Plan intégral présenté publiquement par Zapatero le 6 Avril 2010 avec ses ministres de l'économie, de l'industrie et de la recherche. Ce plan, d'une durée de cinq ans, s'implémentera jusqu'en 2012 dans un Plan d'action qui coïncidera avec la fin du gouvernement actuel. L'objectif est de mettre en circulation 250,000

voitures électriques d'ici à 2014 par le biais de 15 mesures qui engagent un coût total de presque 600 Millions d'Euros. Ces propositions se déclinent en quatre actions principales.

La première vise à encourager la demande et inclue une prime à l'achat recouvrant 25% du prix d'une voiture électrique pour un montant maximum de 6,000 Euros, l'élaboration d'une carte des flottes pour leur renouvellement par des véhicules électriques, des incitations à préférer ces véhicules dans les zones urbaines et la création du label « Ville Electromobile ».

La seconde action est destinée aux constructeurs et donne la priorité au financement de projets qui portent sur la voiture électrique en général et en particulier sur les systèmes d'informations appliqués au réseau électrique et les projets de recherches et de développement centrés sur la voiture électrique elle-même.

La troisième action se centre sur les infrastructures de recharge et sur la gestion de la demande en énergie. Cela s'effectue par le biais d'accords entre les compagnies électriques pour l'incorporation des mesures d'aides et la mise en place d'une tarification spéciale adaptée pour les recharges de VE, ainsi que des systèmes de régulations et de gestion du rechargement

Enfin différentes mesures transversales mais néanmoins fondamentales sont mises en œuvre comme l'élaboration d'un marketing stratégique et de communication institutionnel ; l'identification des barrières à la diffusion des opinions et usage favorables à la voiture électrique ; l'homologation et normalisation du VE et de ses composants ; la transposition de la directive européenne sur la promotion des véhicules propres et enfin, la création d'une formation académique et professionnelle spécifique sur ce produit.

Il est fondamental de comprendre que parallèlement à ce pari en faveur du développement des voitures électriques, le gouvernement espagnol a été le promoteur le plus ardent au niveau européen de la définition d'une stratégie de l'Union allant dans le même sens que le plan espagnol. Aussitôt après la déclaration de la présidence espagnole de l'UE en Janvier 2010, le programme énoncé affichait le développement du VE comme un objectif principal pour assurer la compétitivité du secteur automobile. Cet engagement est particulièrement affirmé dans la réunion que le Premier Ministre organisait à Madrid le 13 Janvier 2010, avec les industriels européens représentés par la European Round Table of Industrialists (ERT). Dans le débat avec son président, Leif Johansson, PDG de Volvo, et son vice président, Peter Löscher, vice-président de Siemens, Zapatero a cherché leur appui, devant les PDGs des entreprises espagnoles membres de l'ERT, pour élaborer une stratégie européenne commune sur la voiture électrique.

Le dossier s'est vite conclu durant la réunion informelle du Conseil de la Compétitivité du 9 Février 2010 à San Sebastian. Le communiqué commun demandait à la Commission Européenne de se saisir du dossier des initiatives en cours pour éviter l'éparpillement des initiatives nationales ou bilatérales en dehors du cadre communautaire. Il a également demandé l'association directe du secteur énergétique et du secteur automobile, et ce devant les ministres européens de l'industrie et du PDG Ignacio Sánchez Galán, Président de Iberdola, troisième entreprise industrielle du pays et première entreprise électrique en Espagne. Avec ses investissements dans le nucléaire et le high-tech mécanique (GAMESA) Iberdola symbolise l'appui des industriels espagnols impliqués dans cette opération d'investissements, tout en confirmant la capacité du réseau espagnol à pouvoir alimenter un parc de 10 Millions de VE. Le lien direct avec la politique énergétique communautaire était aussi

un argument évoqué pour donner une impulsion européenne au projet. Cet appui de l'Espagne a bien fonctionné puisque il a donné lieu à la Communication de la Commission Européenne du 28 Avril 2010 dans la *European Green cars initiative* après un processus de consultation ouvert.

Cette communication ouvre la porte à des mesures concrètes sur le VE mais et va plus loin dans le « travail politique » développé par le gouvernement espagnol en servant à produire une déclaration commune avec le Portugal, la France et l'Allemagne pour introduire le VE dans la stratégie Europe 2020 censée remplacer la Stratégie de Lisbonne. Du point de vue de ce que nous appelons le gouvernement européen de l'industrie automobile, la configuration espagnole nous montre que l'un des lieux d'affrontement et d'alliances de la lutte pour transformer l'ordre institutionnel européen du secteur automobile, est la Commission européenne.

Historiquement le champion national en Espagne est la compagnie SEAT, marque qui appartient au groupe Volkswagen après avoir été une entreprise d'Etat. Sa prédominance dans le pays a été contestée, notamment par Renault, implanté en Espagne depuis 50 ans. Tous les deux ont des projets différents en Europe pour affronter la crise et les défis de l'électro-mobilité, mais le chemin emprunté par l'Espagne vers la voiture électrique est d'abord apparu comme une solution née de la crise et de l'annonce faite par Renault de fermer l'usine de Valladolid. Dans cette usine, qui est la doyenne des usines de Renault en Espagne, se produisent la Modus et la Clio 3, qui doivent s'arrêter en 2012-2013 car l'usine est en concurrence directe avec les usines de Renault en Slovénie, en Turquie, en Roumanie et au Maroc. De même, comme le gouvernement français avait posé comme condition pour octroyer des emprunts à Renault et PSA, le maintien de l'emploi en France, l'usine espagnole semblait la plus propice pour faire les frais de la restructuration liés aux surcapacités européennes. Cependant, le gouvernement espagnol a réussi à convaincre la firme française de faire de Valladolid le lieu de production de la Twizy (petite voiture électrique en développement chez Renault), ainsi qu'une voiture plus traditionnelle basée sur un nouveau concept ainsi qu'un nouveau moteur. Le but est la production de quelques 100,000 voitures en 2013 incluant 20,000 voitures électriques. Pour cela le gouvernement et les autorités de la région se sont portés garant en Octobre 2009, d'un prêt de 500 millions d'euros pour procéder aux investissements nécessaires aux installations, ainsi que 100 millions de subventions tirées des fonds européens dévolus à l'Espagne pour financer les efforts de recherche et développement sur le véhicule électrique. De leur côté, les employés et les syndicats ont accepté un gel des salaires en 2010 et 2011, une hausse limitée à la moitié de l'inflation en 2012 et à l'inflation plus 0,5% en 2013. Ils concèdent également trois jours de travail supplémentaire en 2012 et autant en 2013 pour le même salaire. Par ailleurs, le non remplacement de 500 personnes est concédé, les syndicats ont accepté un plan de départ pour les plus de 60 ans de 1.400 salariés avec des primes financées pour moitié par l'Etat et leur remplacement par des jeunes avec des contrats de cinq ans. L'éventuel recours à du chômage technique a aussi été avalisé pour les quatre ans à venir.

Ces fonds devaient être co-financés à parties égales par le gouvernement central et le gouvernement de Castilla y Leon, région où se trouve Valladolid, historiquement gouverné par le Parti Populaire. Cet accord bipartisan n'est probablement pas étranger aux attachements politiques et personnels du Président Zapatero à cette région dont il est originaire. Mais il est aussi issu de la conviction de Sebastián, que l'adoption de la voiture électrique pourrait servir de clé de voûte au changement du modèle productif et économique d'un pays qui est très dépendant économiquement des importations de pétrole. Il voudrait faire de sa région, un leader dans le développement des

énergies alternatives. Par ailleurs, le pari sur la voiture électrique a aussi servi à mettre la pression sur SEAT, qui suivait plus volontiers la stratégie du groupe VW et avait peu à proposer sur les voitures électriques, hybrides incluses. Cependant la préférence donnée aux voitures électriques dans les financements publics du Plan Intégral, a poussé de façon inattendue la firme allemande à faire sortir en vitesse un prototype hybride, le Seat Leon TwinDrive Ecomotive, qui sera produit dans son usine de Barcelone dès 2014. De même, pour pouvoir être éligible aux fonds des plans de compétitivité, SEAT a développé un nouveau centre de R&D sur l'efficacité énergétique et environnemental au service du groupe VW. Seat possède depuis toujours, et contrairement aux autres marques, son propre centre de recherche et développement et de design, ce que lui donne une certaine capacité de peser politiquement sur les décisions d'investissement du gouvernement régionale de Catalogne et de la ville de Barcelone, qui ont largement plus des ressources financières que Castilla y Leon et Valladolid.

En résumé, la pression initiale menée par Renault a été récupérée au niveau politique pour faire pression sur les constructeurs et faire de l'Espagne un des lieux de production des voitures électriques. En publicisant les enjeux pour créer une coalition industrielle en Espagne avec ramifications européennes, la performance des idées véhiculées par la firme française et le gouvernement français a été possible. Notons également que Daimler-Benz a également introduit dans son usine d'Alava, au Pays Basque, la production d'un modèle hybride (Mercedes VITO Eléctrico) destinés aux petites et moyennes entreprises. Cette initiative a été présentée en Février 2010, lors de la réunion de San Sébastian, comme une preuve que la mobilité électrique en Espagne a une ambition plus grande que d'être une simple conséquence des choix stratégiques de Renault.

Les grands défis sur le sujet se positionnent en grande partie sur les systèmes de gestion, comme c'est le cas du projet MOVELE piloté par l'institut de la diversification et l'épargne énergétique, qui s'occupe de gérer l'expansion d'une électro-mobilité urbaine coordonnée au niveau national. Cette initiative favorise les partenariats entre les entreprises automobiles et les fournisseurs d'électricité d'une part, et les compétences technologiques locales d'autre part (comme le montrent les partenariats existant entre General Motors et Iberdrola, Seat et ACS ou Renault-Nissan et Acciona). L'enjeu sous-tendu par ces initiatives est de trouver les moyens pour une standardisation commune et une redistribution des cartes dans la chaîne de valeur nouvelle créée par le VE. Les relations avec les distributeurs s'en trouvent déjà affecté dans la mesure où le business model de Renault en Espagne pour Twizy est basé sur la location de la batterie et la signature d'un contrat de fourniture d'électricité avec un partenaire de Renault.

Comme on voit dans de nombreuses études sur l'action de l'Etat en Espagne, les régions ont un rôle déterminant dans les politiques industrielles nationales. Ne se limitant pas à accompagner en ressources publiques les actions des compagnies qui ont des investissements dans leurs territoires, elles sont capables de concevoir des plans de développement locaux propres aux enjeux régionaux. Par exemple en Castilla y Leon, la Stratégie Régional du Véhicule Electrique 2011-2015 a été dotée d'une enveloppe de 18 Millions Euros pour encourager des investissements allant dans le sens de l'électro-mobilité. Le but affiché de la région de former un *cluster* pour améliorer sa compétitivité. La région fait également preuve d'un activisme particulier au Comité de Régions de Bruxelles par le biais du vice-président de l'intergroupe travaillant sur la crise de l'industrie automobile européenne et cherche à faire valoir son action dans le domaine de l'électro-mobilité et produire une dynamique régionale européenne sur le sujet.

Pour revenir à notre thématique générale, que nous apprend l'étude du cas espagnol ? L'Espagne apparaît comme un lieu d'affrontement politique ainsi qu'un lieu de négociation d'enjeux qui dépassent son cadre national. En adossant une partie de ses stratégies à ce qui est observable en France, le gouvernement espagnol a vu dans le débat sur l'électro-mobilité, une façon de s'insérer dans les débats sur l'avenir du secteur automobile et prendre une place plus importante à Bruxelles et dans l'industrie dans son ensemble. En politisant la question et en faisant remonter certains enjeux nationaux à Bruxelles, l'Espagne, tout comme la France, fait valoir l'intérêt politique que pouvait avoir la Commission à européaniser la question des nouvelles motorisations automobiles, et à sortir de la neutralité technologique dans laquelle elle se confine depuis le départ.

3) L'Union européenne comme cadre de référence pour l'action ? De la neutralité technologique à la production d'un projet commun de développement industriel.

Publiée le 27 Avril 2010, la « European Green Cars Initiative » vient s'ajouter à la stratégie Europe 2020 dont la priorité est de développer une économie de la connaissance et de l'innovation et de promouvoir une économie basée sur la croissance durable. La modernisation et la « décarbonisation » du secteur des transports est une initiative phare de cette stratégie et la commission essaye de générer de la compétitivité par le biais des nouvelles technologies dites « vertes ». Développée par la DG Entreprise, cette stratégie est présentée comme une réponse à la crise du secteur automobile et se profile comme une volonté de la commission d'élaborer une véritable politique industrielle. L'ambition de la DG Entreprise est de définir un cadre politique approprié, « technologiquement neutre », pour favoriser l'émergence d'une nouvelle branche de l'IA. Arrivant relativement tard dans le débat (2 ans après l'annonce de la stratégie de Renault et 1 an après le vote de la plupart des plans décarbonés en Europe), la commission propose fondamentalement ce que les Etats et les industriels ont réclamés : des incitations à la recherche et à l'innovation, la production de normes de rechargement des batteries, la mise en place de labels, ... Dans cette initiative, la DG Entreprise a l'opportunité de définir des objectifs lui permettant de se doter d'une compétence politique en matière environnementale. En donnant une orientation aux constructeurs par le biais des plans d'aides qu'elle propose, la DG Entreprise pourrait bien se substituer à la DG Environnement sur la régulation du secteur en matière environnementale. Déjà dans la stratégie CARS 21 la DG Entreprise avait anticipé les interventions contraignantes de son homologue environnemental, pour définir des axes développement stratégique de l'IA, basés sur sa compétitivité. L'environnement devenant un nouvel enjeu pour la compétitivité du secteur, notamment face aux pays émergents, la DG Entreprise semble indisposée à laisser une autre DG qu'elle empiéter sur ses prérogatives. Les marchés automobiles, comme les cultures industrielles, sont trop différentes les unes des autres pour être suffisamment mises en cohérence productive et commerciale. L'identification d'intérêts communs entre constructeurs européens paraît improbable et « l'Europe de l'automobile » apparaît alors comme une rhétorique de façade. Les problématiques qui inquiètent les constructeurs relèvent plus de l'ordre de la concurrence, du renouvellement de gamme et de la maîtrise technologique, que du développement durable ou d'une identité industrielle européenne. Chaque constructeur fonctionne selon des logiques et des problématiques différentes, ce qui empêche toutes formes de cohésion stratégique. Néanmoins, à travers la politisation de la question et les interventions d'Antonio Tajani, Commissaire de la DG entreprise et José Luis Zapatero lors de la présidence de l'UE par l'Espagne, l'échelle européenne est devenue une instance de

légitimation des stratégies nationales, tenant d'impulser une direction commune à l'ensemble des acteurs. En mettant en avant le rôle des régions et l'importance de normaliser les batteries et les recharges des VE, tout en subventionnant la recherche et l'innovation dans le domaine, les instances européennes (Commission, Comité de Régions, ...) tentent de donner une direction commune à tous les acteurs du secteur. Bien qu'encore timide, la référence et le volontarisme européen ont constitué dans plusieurs pays membres, le développement de la voiture électrique comme un enjeu clé pour la compétitivité de l'industrie.

CONCLUSION :

Le but de cette communication était d'amener et de faire connaître notre cadre d'analyse et de mettre en débat la notion d'Etat régulateur. Comme nous avons essayé de le montrer dans notre première partie, un décentrement est nécessaire pour appréhender au mieux la vie des industries ainsi que ses changements. A travers notre travail, nous souhaitons ouvrir la science politique à un dialogue interdisciplinaire soutenu par des recherches collectives nous permettant d'aborder à la fois les aspects économiques, sociaux et politiques des industries. En proposant un cadre s'articulant autour de trois concepts intermédiaires que sont l'OI, les RI et le travail politique, nous cherchons à opérationnaliser cette ambition et la confronter à la recherche empirique. Dès lors, analyser le travail politique à l'œuvre dans une industrie autour de et entre chacun des quatre RI permet de révéler empiriquement l'impact industriel des phénomènes économiques, des choix stratégiques des entreprises, mais également la construction et l'adaptation des cadres institutionnels qui structurent les activités productives et commerciales.

A travers l'étude rapide du cas de l'industrie automobile, nous avons voulu montrer dans quelle mesure, le cas de l'apparition des stratégies autour de la voiture électrique était représentatif d'une tentative d'eupéanisation de questions industrielles, et des processus de constructions parallèles entre les différents niveaux de gouvernement (régional, national, européen). La crise a été un élément de déstabilisation de l'OI qui a permis l'émergence de nouveaux acteurs et un travail politique intense pour des institutionnaliser les RI existant dans l'automobile. En favorisant la demande de politiques industrielles, la crise économique a permis une réaffirmation des Etats dans l'industrie et une redéfinition des frontières du secteur. Néanmoins, l'UE apparaît comme un acteur incontournable, bien qu'évanescent, qui donne matière à notre postulat qu'il existe un GEDI, certes incomplet, mais néanmoins agissant.

Références citées

- Carter C., Smith A. (2008), 'Revitalizing Public Policy approaches to the EU: Territorial institutionalism, fisheries and wine', *Journal of European Public Policy*, 15 (2).
- Dobbin, F., Dowd, T. J., 2000, "The market that antitrust built: public policy, private coercion and railroad acquisitions, 1825 to 1922", *American sociological review*, 65 (5), p. 631-657.
- Fligstein, N., 1996, "Markets as politics: a political-cultural approach to market institutions", *American sociological review*, 61 (4), p. 656-673
- Fligstein, N., 2001, *The architecture of markets. An economic sociology of twenty-first-century capitalist societies*, Princeton, Princeton university press
- François P. (2011), « Puissance et genèse des institutions : un cadre analytique », dans P. François, dir., *Vie et mort des institutions marchandes*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 39-77.
- Hall P., Soskice D., eds. (2001), *Varieties of Capitalism*, Oxford, Oxford University Press.
- Hassenteufel P. (2005), « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *Revue française de science politique*, 55(1), p. 113-132.
- Jullien B., Smith A., eds. (2008), *Industries and Globalization. The Political Causality of Difference*, Basingstoke, Palgrave.
- Lagroye J. (2003), « Les processus de politisation », dans J. Lagroye, dir., *La politisation*, Paris, Belin.
- Muller P. (1995) "Les politiques publiques comme construction d'un rapport au monde", dans A. Faure, G. Pollet et Ph. Warin, dir., *La construction du sens dans les politiques publiques*, Paris, l'Harmattan.
- P. Culpepper, P. Hall, B. Palier (dir.), *La France en mutation 1980-2005*, Presses de Sciences Po
- Saurugger S., Grossman E., (2006), *Les groupes d'intérêt. Action collective et stratégies de représentation*, Paris, Armand Colin.
- Smith (Andy), 2004, *Le Gouvernement de l'Union européenne. Une sociologie politique*, Paris, LGDJ.
- Streeck, W., Thelen, K. (2005), "Introduction: Institutional Change in Advanced Political Economies", dans W. Streeck and K. Thelen, eds., *Beyond Continuity. Institutional Change in Advanced Political Economies*, Oxford: Oxford University Press.
- Villareal A., 2011, 'the social construction of the market for electric cars in France: politics coming to the aid of economics', *International journal of Automotive Technology and Management*, à paraître