

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le 13 mars 2023

Règlement sur les émissions de CO2 automobiles : la nécessité de trouver rapidement un cadre réglementaire clair et sécurisant tant pour les entreprises de la filière que pour les consommateurs

Alors que l'Allemagne, l'Italie, la Pologne et la Bulgarie bloquent l'avancée des discussions, l'absence d'accord provoque incompréhension et manque de visibilité pour l'ensemble de la filière. Mobilians appelle à fixer un cadre réglementaire clair, au regard de la vitesse des investissements exigés de la part des acteurs de la filière, et à étudier une ouverture à des solutions alternatives à court terme, alors que la clause de revoyure en 2026 semble très tardive.

Faute d'accord politique entre les Etats membres, le Règlement européen est bloqué, sans visibilité sur son adoption

Le Règlement européen, devant parachever l'interdiction des véhicules à moteur thermique en Europe en 2035, reste en effet à ce jour bloqué, faute d'avoir pu proposer un accord à l'approbation du Conseil européen. Le vote final de ce texte, prévu à l'origine le 1er mars, puis le 7 mars, précédé par les travaux préparatoires du COREPER, organe réunissant les ambassadeurs des États membres, n'a eu de cesse d'être reporté, au regard de la minorité de blocage qui s'est de fait constitué – l'Allemagne, l'Italie, la Pologne et la Bulgarie s'opposant à cette heure à son adoption.

La position de l'Allemagne est ainsi déterminante pour l'adoption du texte – si elle s'abstenait de voter « oui » sur ce dossier, la minorité de blocage ne permettrait pas au Règlement d'obtenir l'approbation du Conseil européen. A ce stade, l'Allemagne, via son ministre des Transports, Volker Wissing, a annoncé qu'elle s'abstiendrait de vote au Conseil, soutenu par les partis FDP et SPD. Ils promeuvent l'intégration au sein du Règlement européen de la possibilité d'avoir recours aux e-fuels – des marques telles que Porsche se positionnant en faveur de cette possibilité.

Depuis le 1er mars dernier, les États membres réticents campent toujours sur leur position. Le Règlement n'a pas été discuté lors de la réunion du COREPER le 10 mars, et n'est plus inscrit, pour le moment, à l'ordre du jour des prochaines réunions des COREPER. Les négociations se poursuivent pour l'heure de manière informelle pour tenter d'inverser la tendance. Une réunion a ainsi été convoquée par le ministre tchèque des Transports, ce 13 mars, rassemblant douze Etats membres, afin de discuter des principaux points dans l'objectif de parvenir à une position commune. La date du vote en Conseil des ministres n'est pas fixée, restant conditionnée à un accord préalable entre les différentes parties prenantes.

Une absence d'adoption qui traduit les difficultés d'un « choix unique » et ses conséquences tant pour les consommateurs que la filière dans son ensemble

Le vote du Conseil de l'Union européenne, le 1er mars dernier, devait être une pure étape formelle, après l'approbation par le Conseil et le Parlement européen en juin 2022. Le Conseil, en juin dernier, avait déjà ouvert, à la demande de l'Allemagne et de l'Italie, une porte en adoptant une clause de revoyure en 2026, qui doit permettre de réexaminer les objectifs en tenant compte des développements technologiques, ainsi que la possibilité d'étudier l'intégration des carburants synthétiques et des véhicules hybrides rechargeables.

Le blocage actuel montre que le choix du tout électrique, en tant que technologie unique, n'est pas sans poser un certain nombre de questions sur de nombreuses dimensions : soutenabilité économique, acceptabilité sociale, souveraineté européenne, besoins en métaux et terres rares, etc. dans un contexte géopolitique complexe et une compétition mondiale très pressante. Or, depuis le démarrage de l'examen du texte, il était impossible de ne pas s'interroger sur une stratégie - et l'ensemble de ses conséquences - imposant une bascule exclusive sur l'électrique.

La nécessité de trouver rapidement un cadre réglementaire clair, ouvert à d'autres solutions technologiques

Pour l'heure, cette situation « hors norme » pour les institutions européennes, provoque incompréhension et manque de visibilité pour l'ensemble des acteurs de la filière. Cette crise diplomatique souligne une évidente absence de consensus, non pas sur la trajectoire de décarbonation, mais sur le choix d'une technologie unique pour atteindre des objectifs extrêmement ambitieux dans un agenda très contraint.

Cette situation tout à fait inédite compromet la nécessité, pour la filière automobile dans son ensemble comme pour les consommateurs, de disposer d'un cadre réglementaire prévisible, stable, cohérent et équilibré. Elle expose de surcroît à une potentielle marche arrière, peu compatible avec le niveau et la vitesse des investissements exigés.

Au regard du blocage actuel, l'Union européenne doit avancer sur un cadre qui soit clair et sur un plan d'accompagnement planifié et sécurisé pour l'ensemble des acteurs, en ouvrant à d'autres solutions technologiques que la seule motorisation électrique. La « clause de revoyure » prévue en 2026 semble trop tardive, si l'on en croit les débats actuels. En tout état de cause, il est nécessaire que la révision du Règlement européen repose sur la mise en place d'indicateurs précis permettant de présenter la progression sur le plan technologique et les alternatives qui pourraient être trouvées.

L'électrique peut s'accompagner de solutions alternatives bas carbone : la possibilité d'avoir recours aux e-fuels, mais également aux biocarburants et aux véhicules hybrides rechargeables. Le calendrier de mise en œuvre du Règlement européen pourrait fixer des objectifs différents pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers – ces derniers étant moins avancés et posant la problématique de circulation des entreprises concernées, au regard également de la mise en place prochaine des Zones à Faibles Émissions en France.



Dans ce contexte, Mobilians appelle le Gouvernement français à se positionner en faveur d'un cadre réglementaire clair et sécurisant pour l'ensemble des acteurs, ouvert à toutes les solutions technologiques alternatives, et à prévoir un plan d'accompagnement dans cette transition tant pour les entreprises que pour les consommateurs. Aux côtés des différents partenaires de la filière, Mobilians sera à ce titre contributif auprès des pouvoirs publics, pour faciliter une transition juste et adaptée.

Mobilians participera à ce titre à une réunion d'échanges avec les acteurs de la filière automobile, organisée par le Ministre Bruno Le Maire le 21 mars prochain. Une position claire de la France est indispensable.

À propos de MOBILIANS

MOBILIANS est le premier mouvement des chefs d'entreprises du commerce et de la réparation automobile et des services de mobilité : voitures, motos, vélos, véhicules industriels, trottinettes, etc. Notre organisation professionnelle représente près de 160 000 entreprises de proximité et 500 000 emplois non délocalisables partout en France. MOBILIANS défend les intérêts individuels et collectifs des professionnels de la mobilité par la route et les accompagne dans les évolutions de leurs métiers. Il déploie une action prospective de développement durable et de promotion d'une mobilité individuelle ou partagée en lien avec toutes les parties prenantes.

-