

16/10/2024 - #Renault , #Stellantis

Pénalité CO2 2025 : Carlos Tavares O, Luca de Meo 1

Par Florence Lagarde

Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

Vous êtes abonné

Offrir cet article



Le ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie lors du Summit de la PFA le 15 octobre au Mondial de l'auto

Depuis l'ouverture du salon de l'auto, Carlos Tavares et Luca de Meo s'affrontent par média interposés sur un assouplissement ou non de la sanction financière liée à l'atteinte (ou non) de la moyenne CO2 en 2025. Le ministre l'Economie, des Finances et de l'Industrie, Antoine Armand, a entendu les arguments du président de l'ACEA et CEO du groupe Renault et annoncé travailler à un aménagement des pénalités.

L'un des sujets centraux de ce salon de l'auto de Paris est la question des pénalités CO2 qui selon les calculs des constructeurs et de divers cabinets conseil toucheront les constructeurs en 2025, les chiffres annonçant un montant global de plus ou moins 16 milliards d'euros. Lundi et mardi, lors de leurs prises de paroles sur le salon, Carlos Tavares et Luca de Meo ont mené campagne, l'un pour demander d'appliquer

la loi et rien que la loi (Tavares), l'autre pour adapter son application aux conditions de marché actuelles qui ne sont pas celles qui avaient été imaginées en 2018 lors de l'élaboration initiale de ce texte (de Meo).

Rappelons qu'il s'agit d'atteindre l'objectif de 93,6 g/km (en norme WLTP) en moyenne en Europe sur les immatriculations VP en 2025. Cet objectif est individualisé pour chaque constructeur (en fonction de la masse moyenne des ses ventes) avec une pénalité de 95 euros par gramme supplémentaire multipliée par l'ensemble de ses immatriculations (ce qui explique les montants faramineux).

A l'époque des discussions sur le texte, Carlos Tavares était président de l'ACEA (2018 et 2019) et s'y était opposé sans succès. Aujourd'hui, Luca de Meo est le président en exercice de l'ACEA et il estime que les constructeurs ont fait le boulot en développant l'offre de véhicules électriques et que ce sont les Etats qui n'ont pas fait leur part de soutien à la demande et à l'écosystème.

Rappelons que Carlos Tavares avait annoncé en juin 2022 quelques jours après le vote de l'interdiction de la vente des véhicules thermiques en 2035 par les parlementaires européens le départ de Stellantis de l'ACEA. Il n'en est plus membre depuis le 1er janvier 2023 ce qui lui permet de se désolidariser des autres constructeurs de l'organisation unanimes pour demander un aménagement.

On ne peut s'empêcher de voir dans cette opposition une question de rivalité et aussi de posture de la part de Carlos Tavares. En 2017, il considérait **qu'imposer la technologie du tout électrique était "une folie"** ; en 2024, il invoque sa responsabilité vis-à-vis de son petit fils dans le réchauffement climatique et tient exactement les mêmes propos culpabilisant que les partis écologiques les plus extrêmes.

Dans les faits, la mise en œuvre des conditions de succès de la part des responsables politiques peut effectivement être pointée du doigt. N'aurait-il pas fallu imposer dans cette réglementation un minimum de cohérence en demandant aux Etats d'atteindre un niveau minimal de part de véhicules électriques dans leur flotte en 2025 ? Est-ce normal que les Etats (et leurs citoyens) qui soutiennent (ou ont soutenu) les ventes de véhicules électriques (Norvège, France, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Portugal) fassent le boulot pour les autres (Espagne, Italie, Pologne ou Slovaquie par exemple). Pour atteindre une moyenne de 20 à 25% de véhicules en Europe avec des pays qui ne dépassent pas 3% certains doivent être bien au-delà des 25% ou 30%.

"Il faut se plier à l'évidence, le marché n'a pas la vitesse qui a été décidée en 2018 sur power point. C'est un porte avion qu'il faut accompagner, sinon tu casses le jouet", a dit Luca de Meo. La thèse défendue par le président de l'ACEA est que si l'offre est là, et que puisque c'est la demande n'y est pas, ce n'est pas normal de faire reposer l'intégralité de la responsabilité sur les constructeurs : *"Pourquoi on devrait payer une amende ? ça sert à quoi ? Pourquoi on ne s'assoit pas autour d'une table pour voir ce qu'on a raté ?"* Le dirigeant précise également qu'il ne s'agit pas d'une remise en question de la réglementation et de ses échéances mais d'un assouplissement des pénalités.

De son côté, Carlos Tavares a redit que pour lui *"le débat est terminé"*. *"L'atout le plus précieux est la stabilité des règles"*, a-t-il dit. *"Dans le groupe Stellantis, le plan de réduction des émissions de CO2 guide la moindre de nos actions"*. Il n'empêche, la difficulté d'atteindre une part de 20% de véhicules électriques dans les immatriculations pour faire la moyenne CO2 sera la même pour Stellantis que pour les autres. Cette consigne donnée aux marques en poussera certaines à baisser les volumes de thermiques pour faire leur part de véhicules électriques. En adepte de Darwin, Carlos Tavares répète régulièrement que Stellantis dispose avec ses plateformes multiénergie de toute la liberté pour s'adapter aux changements de conditions. On peut donc lui rétorquer qu'il serait l'un des mieux placés pour profiter d'un ajustement...

C'est dans ce contexte que se situe la prise de position du nouveau ministre français de l'Economie, Antoine Armand. Lors du Summit de la PFA, le ministre qui intervenait en clôture (juste après Carlos Tavares !) s'est rallié à la position de Luca de Meo. *"Je n'envisage pas que des sanctions soient prononcées"*

alors que des efforts immenses ont été effectués" par l'industrie automobile pour s'électrifier, a dit le ministre. "Des amendes de plusieurs milliards d'euros à l'échelle de l'Europe limiteraient l'objectif et la capacité d'investissement. Elles auraient des répercussions sur les fournisseurs." Selon le ministre, "les sanctions ne peuvent pas faire abstraction du contexte économique de l'emploi et du développement de notre industrie en France et en Europe".

Il a aussi pris la précaution de confirmer son soutien aux objectifs : *"La fin des véhicules thermiques en 2035 ne sera pas remise en question. Ce n'est pas souhaitable compte tenu des investissements et ce serait déloyal."*

Il a confirmé que le gouvernement vise toujours le retour à un volume de production de 2 millions de véhicules électriques ou hybrides en France.

"Nous sommes en train d'explorer toutes les flexibilités (..) en coalition avec nos partenaires européens et avec celles et ceux en Europe qui sont le plus engagés sur cette question (...) pour éviter de pénaliser nos constructeurs dans leurs investissements, justement au moment le plus crucial de leur transition industrielle", a souligné Antoine Armand.

Il a refusé d'être plus précis soulignant qu'il ne s'agissait encore que de pistes de discussions mais précisé *"nous avons des armes pour nous battre"*.

← Actualité précédente : CA Auto Bank devient le partenaire financier du chinois GAC en Europe

Actualité suivante : Bientôt des quadricycles sans permis dans le réseau Renault →