

04/03/2025 - [#Bmw](#) , [#Man](#) , [#Mercedes-Benz](#) , [#Nissan](#) , [#Ford](#)

CAFE 2025 : Ursula von der Leyen propose un calcul de la moyenne CO2 sur 3 ans

Par Florence Lagarde

Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

Vous êtes abonné

Offrir cet article



Ursula von der Leyen lundi 3 mars à l'issue de la réunion du dialogue stratégique.

La présidente de la Commission européenne a décidé après plusieurs mois d'atermoiement de proposer d'introduire une dose de flexibilité dans la réglementation européenne pour le calcul de l'objectif CO2. Un amendement sera proposé pour le calcul de la moyenne sur trois ans. T&E et ICCT, deux ONG, ont contesté cette décision, l'ACEA considère que c'est "un premier pas dans la bonne direction".

Le dialogue stratégique pour l'avenir de l'industrie automobile européenne pourrait marquer un tournant dans les relations entre les entreprises et la Commission européenne. La modification obtenue par les constructeurs et équipementiers avec l'introduction d'un mécanisme de flexibilité pour la mesure de la moyenne CO2 est en tout cas un premier pas assez inédit en faveur de l'industrie.

Depuis plusieurs mois les constructeurs (via l'ACEA et notamment Luca de Meo qui en était le président en 2023 et 2024) rejoints par les équipementiers et fournisseurs (via le Clepa) faisaient pression sur la Commission européenne pour qu'elle introduise une flexibilité dans le calcul de la moyenne d'émission de CO2 en 2025. Les calculs faits par ICCT dont nous avons publiés les détails la semaine dernière montraient que, à part le groupe BMW, tous les constructeurs étaient loin de leur objectif.

La Commission a considéré que cette demande était légitime : "nous devons écouter les voix des parties prenantes qui demandent plus de pragmatisme en ces temps difficiles, ainsi que la neutralité technologique",

a dit la présidente de la Commission européenne **Ursula von der Leyen**, à l'issue lundi 3 mars d'une des réunions du "Dialogue stratégique pour le futur de l'industrie européenne" à laquelle elle a participé.

Elle a annoncé que la Commission européenne proposerait en mars *"un amendement ciblé au règlement sur les normes de CO2"*. *"Au lieu d'une mise en conformité annuelle, les entreprises disposeront d'un délai de trois ans - c'est le principe de la banque et de l'emprunt ; les objectifs restent les mêmes ; elles doivent les atteindre. Cela signifie une plus grande marge de manœuvre pour l'industrie et plus de clarté, sans modifier les objectifs convenus"*, a dit Ursula von der Leyen.

Cette disposition donne de l'air aux constructeurs. En leur permettant de calculer leur moyenne CO2 sur trois ans, elle leur donne la possibilité de rattraper en 2026 et 2027, le retard qu'ils auront en 2025. C'était l'un des aménagements qui avait été demandé par la France, l'Italie et l'Allemagne, l'ACEA ayant dans une position récente plaidé pour un calcul de la moyenne sur les 5 prochaines années (2025 à 2029) avant la prochaine marche en 2030. Elle évite également **le couteux mécanisme de pooling**.

Cette décision a été immédiatement critiquée par deux ONG qui militaient pour l'application des mécanismes de sanction dès 2025 et qui considèrent que cette décision va *"affaiblir l'objectif de réduction des émissions de CO2 fixé pour 2025"*.

T&E a parlé de *"cadeau sans précédent à l'industrie automobile européenne"*. *"L'affaiblissement des règles de l'UE en matière de voitures moins émissives récompense les mauvais élèves. Cela n'apportera pas grand-chose à l'industrie automobile européenne, si ce n'est de la laisser prendre encore plus de retard sur les véhicules électriques par rapport à ses concurrents chinois"*, a dit **William Todts**, directeur exécutif de T&E, présent à certaines réunions de ce dialogue stratégique.

ICCT a de son côté estimé que cet assouplissement allait *"réduire de moitié les avantages des objectifs de performance de l'UE en matière de CO2"*. L'organisation a cité *"des niveaux moyens d'émissions de CO2 des voitures neuves jusqu'à 5 grammes par kilomètre plus élevés qu'à l'accoutumée"*.

T&E estime que l'extension de la période de conformité de 1 an à 3 ans conduit *"à une "perte" de 880 000 voitures électriques qui auraient été vendues si les objectifs n'avaient pas bougé"*.

Dans son communiqué, l'ACEA a rappelé que c'était la lenteur de l'adoption du véhicule électrique par les consommateurs qui était à l'origine de leur demande d'assouplissement : *"Les constructeurs et les équipementiers automobiles européens ont investi des centaines de milliards d'euros et se sont engagés à faire de la mobilité zéro émission un modèle économique performant. Il est urgent d'agir : le marché des véhicules sans émissions ne se développe pas assez rapidement. La transition ne peut fonctionner que si elle s'accompagne d'actions immédiates et ambitieuses visant à renforcer les infrastructures, à encourager la demande et à prendre des mesures pour réduire les coûts de fabrication."*

Matthias Zink, président de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (Clepa) estime que *"une plus grande flexibilité est essentielle pour garantir que la transition est à la fois ambitieuse et réalisable"*.

Cette question tranchée, **Ola Källenius**, actuel président de l'ACEA et PDG de Mercedes-Benz a rappelé que la prochaine étape en 2035 était encore plus complexe : *"permettez-moi d'exprimer clairement notre principale préoccupation : comment tracer la voie jusqu'en 2035 avec la flexibilité et le pragmatisme nécessaires pour que cette transition fonctionne ? C'est la question fondamentale que nous aimerions aborder avec la présidente de la Commission lors de la prochaine réunion du dialogue stratégique."*

La Commission quant à elle a considéré que cet assouplissement respectait le principe de l'équilibre. Ursula von der Leyen a annoncé que l'amendement serait déposé en mars et qu'il *"pourrait être accepté rapidement par le Parlement européen et le Conseil. Car il n'a de sens que s'il est adopté rapidement."*

Le Français **Stéphane Séjourné**, vice-président exécutif à la Prospérité et la Stratégie Industrielle, avait poussé pour cette approche pragmatique. *"Nous ne pénaliserons pas l'industrie que nous devons aider. En effet, les bons élèves pourront capitaliser sur leurs efforts, ceux qui sont en retard auront plus de temps"*, a-t-il expliqué lundi.

Le ministre délégué français chargé de l'Europe, **Benjamin Haddad**, a loué *"une décision de bon sens"*. Volkswagen a salué l'*"approche pragmatique"* de la Commission européenne.

En même temps que cette décision très attendue par l'industrie européenne, la présidente de la Commission a annoncé un plan pour faciliter le développement de la conduite autonome et un soutien pour la filière batterie avec également l'introduction de contenu local dans les cellules et composants. Mercredi, la Commission européenne présentera son plan de soutien au secteur automobile.

*"L'industrie automobile salue les efforts collectifs de la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, et des commissaires **Tzitzikostas, Séjourné, Minzatu, Virkkunen et Hoekstra**, qui se sont engagés auprès de notre secteur à ce stade critique. Nous nous réjouissons de travailler avec eux à la mise en œuvre du plan d'action"*, a dit l'ACEA dans un communiqué.