

L'industrie automobile allemande table sur une levée de la fin du thermique en 2035

Cécile Boutelet

Mercedes et BMW réclament des aménagements de la réglementation européenne

BERLIN - *correspondance*

La petite musique qui montait depuis des mois dans les milieux automobiles allemands s'est transformée en symphonie très orchestrée. Tour à tour, le patron du constructeur BMW, Oliver Zipse, et celui de Mercedes, Ola Källenius, ont remis en cause les réglementations européennes sur le moteur thermique. La plus importante prévoit que, à partir de 2035, aucune nouvelle voiture émettant du CO₂ en fonctionnement ne pourra être immatriculée.

Dans une tribune publiée par le magazine *The Economist* mercredi 16 juillet, Olaf Källenius estime que le plan de l'Europe pour l'industrie automobile « doit dépasser l'idéalisme pour reconnaître les réalités industrielles et géopolitiques ». Critiquant les sanctions décidées par l'Union européenne en cas de dépassement des limites d'émissions de CO₂, il appelle à donner aux constructeurs de la « flexibilité » et une ouverture à toutes les « technologies contribuant à la décarbonation », plaidant pour les moteurs hybrides, les prolongateurs d'autonomie (un petit moteur thermique permettant de recharger les batteries), les « véhicules à moteur à combustion interne très efficaces » et les « carburants décarbonés », reconnaissant que « les entreprises asiatiques dominent la technologie des batteries et la production ».

Son homologue, le patron de BMW, très critique sur l'interdiction du moteur à explosion et favorable à une « ouverture technologique », s'est montré plus direct. Lors d'une conférence du constructeur, le 11 juillet, il a qualifié la politique européenne sur la décarbonation de l'automobile de « désastre complet », estimant que l'interdiction des véhicules thermiques « ne détruit pas seulement l'industrie, mais aussi la possibilité d'être innovant » car les constructeurs « arrêtent d'investir ».

Des sanctions repoussées

M. Zipse a appelé à une réforme complète du système, estimant qu'il devrait à l'avenir prendre en compte non plus les émissions à la sortie du pot d'échappement, mais considérer l'ensemble du cycle de vie des véhicules : matières premières, production, recyclage. Il a plaidé en faveur des carburants alternatifs pour la flotte existante, et pense qu'une réforme de la réglementation interviendra « dans les trois années à venir ».

Seul Oliver Blume, le patron de Volkswagen, manquait à ce tir groupé du lobby de l'automobile allemande. Peut-être car la marque a repris des couleurs dans la course à l'électrique. Au premier semestre 2025, ses ventes de véhicules à batterie ont progressé de 47 %, profitant d'un rebond marqué en Europe. Avec 28 % de parts de marché en Europe, il consolide sa position de leader de l'électrique, laissant Tesla, en chute libre, loin derrière lui. Mais le silence du constructeur tient probablement aussi au discours de ces dernières années en faveur du « tout batteries ». Son plan 2023-2027 prévoit de consacrer 70 % de ses 180 milliards d'euros d'investissements au véhicule électrique.

Pour Ferdinand Dudenhöffer, directeur du centre de recherche automobile de Bochum (CAR), toute l'industrie table désormais sur le recul de l'UE concernant l'interdiction du moteur thermique en 2035. « Ce genre de revirement est toujours dommageable, parce qu'il remet en cause une stratégie de long terme, sur laquelle les acteurs ont construit une planification. » Au printemps, Bruxelles a déjà annoncé que les sanctions prévues à partir de 2025 en cas de dépassement des émissions des flottes des constructeurs seraient « repoussées » à 2027.

Les constructeurs avancent que les conditions de marché ont changé. Les Etats-Unis, dont l'industrie pensait, il y a encore deux ans, que le passage au véhicule électrique se ferait rapidement, semblent rester fidèles à l'essence et au diesel. La Chine, qui produit ses propres véhicules, a elle-même adopté une position relativement ouverte sur les technologies alternatives comme l'hybride. Enfin, le marché européen, devenu très faible, ne peut suffire à rentabiliser une production 100 % électrique, si elle n'est pas vendue suffisamment ailleurs.

Le tournant qui se dessine peut-il constituer un coup d'arrêt au développement du véhicule électrique, et donc à la décarbonation du transport individuel en Europe ? Pour M. Dudenhöffer, les investissements consentis par les constructeurs, notamment pour se maintenir sur le marché chinois, devraient porter leurs fruits. « *Selon nos calculs, les coûts pour le client d'un véhicule électrique seront inférieurs à ceux d'un thermique avant 2030. Le différentiel de prix entre les deux est en train de se réduire* », poursuit l'expert.

En Allemagne, premier marché européen, essentiel pour les véhicules haut de gamme en raison d'un régime fiscal favorable, les ventes d'électriques devraient poursuivre leur progression amorcée début 2025. Le nouveau gouvernement a annoncé une relance des primes à l'achat qui avaient été suspendues fin 2023, provoquant une baisse brutale d'un marché alors en plein essor.