Automobile: la fronde anti-électrique s’élargit

Par **Florentin Collomp**
Publié hier à 19:36 , mis à jour il y a 12 heures

Des employés de l’usine Mercedes-Benz de Sindelfingen (Allemagne) assemblent le moteur de la Classe S, une berline haut de gamme lancée en 2020 et qui n’a pas renoncé aux motorisations thermiques. *THOMAS KIENZLE/AFP*

L’Allemagne, l’Italie, la Pologne et la République tchèque résistent à la fin du moteur thermique.

L’Union européenne devait adopter définitivement en ce début mars sa législation entérinant la fin du moteur thermique en 2035, un projet discuté depuis des années, élément clé de sa stratégie globale de neutralité carbone en 2050. Las, le blocage in extremis de l’Allemagne dévoilé il y a dix jours a fait dérailler le processus. De quoi relancer la fronde au sein de l’Europe et raviver la détermination des défenseurs du moteur à combustion.

À l'initiative de la République tchèque, une réunion rassemblait ce lundi à Strasbourg les ministres des Transports allemand, italien et polonais. D'autres pays avaient été conviés dans le camp des sceptiques à cette mesure. Officiellement, il s'agissait de discuter de la norme antipollution Euro 7 visant à réduire de 35 % les émissions d'oxydes d'azote, proposée par la Commission, qui s'imposerait à l'industrie automobile à partir de 2025. Plus largement, c'était l'occasion de faire front commun contre l'interdiction des moteurs thermiques en 2035 pour les voitures neuves.

La remise en cause de l'Allemagne rebat les cartes. Elle est le résultat de rivalités au sein de la coalition au pouvoir à Berlin. Le parti libéral FDP du ministre des Transports, Volker Wissing, et de celui des Finances, Christian Lindner, plus ou moins soutenu par le SPD d'Olaf Scholz, tente ainsi de se poser en défenseur de l'industrie nationale face aux écologistes. En raison de l'opposition déjà signifiée par la Pologne et l'Italie, ainsi que l'abstention de la Bulgarie, sans l'Allemagne, le texte n'a plus de chance de passer au niveau européen. D'où le report sine die de la procédure d'adoption.

Ce revirement reflète l'inquiétude du puissant secteur automobile outre-Rhin. «*Nous apprécions clairement le fait que le gouvernement allemand prenne maintenant les mesures appropriées»,* s'est réjoui lundi le patron de Porsche et de Volkswagen, Oliver Blume. Le constructeur plaide pour le maintien du thermique au-delà de 2035, alimenté par des carburants de synthèse (e-fuels). Une technologie balbutiante et contestée car elle coûte cher à produire en énergie et pollue autant que les carburants traditionnels. Porsche a mis au point une usine pilote au Chili produisant une essence synthétique à base d'hydrogène vert et de dioxyde de carbone capturé dans l'atmosphère.

40 % d'emplois menacés

Le ministre tchèque des Transports, Martin Kupka, annonce lui aussi qu'il s'opposera à la législation prévue *«à moins qu'il y ait une exemption claire pour les carburants de synthèse».* En Italie, Ferrari défend cette approche,

d'où l'hostilité du gouvernement de Giorgia Meloni à l'interdiction du moteur à essence. Selon le patron de Ford, le passage au tout-électrique pourrait coûter leur emploi à 40 % des ouvriers de l'automobile.

Le chancelier autrichien, Karl Nehammer, s'est aussi rallié à la croisade de son voisin allemand. «*Je me prononcerai aussi contre l'interdiction du moteur à combustion*», a-t-il déclaré. On redoute désormais à Bruxelles une contagion de la contestation, alors que les ambassadeurs européens restent suspendus à l'émergence d'un compromis négocié entre la Commission et l'Allemagne.

De passage à Paris, lundi, le commissaire à l'Industrie Thierry Breton, minimisait cet épisode comme une étape du *«processus démocratique»*. À ceci près qu'il est rarissime de voir un État membre bloquer un texte après son approbation en trilogue entre le Conseil, le Parlement et la Commission. Or voici que cela pourrait donner des idées aux eurodéputés: après leur vote serré sur le projet, certains groupes réclament un nouveau débat au Parlement de Strasbourg cette semaine. Sur le fond, Thierry Breton rappelle sa position selon laquelle les constructeurs ne doivent pas jeter le bébé du moteur thermique avec l'eau du bain de la décarbonation. Il avait d'ailleurs plaidé pour la date de 2040 pour l'interdiction de la combustion en Europe plutôt que 2035 et obtenu une «clause de revoyure» en 2026, vu la complexité de cette transition pour les industriels. Et il n'a de cesse d'insister auprès d'eux qu'*«il faut continuer à faire des moteurs thermiques»* car *«en 2050 il y en aura encore 70 % sur la planète»*.

Reste à savoir la position des fabricants français, qui n'avaient pas caché leurs doutes sur cette transition verte à marche forcée. «*L'absence d'accord provoque incompréhension et manque de visibilité pour l'ensemble de la filière»,* s'inquiète Mobilians, le syndicat des employeurs de la réparation automobile. Il 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*».

À VOIR AUSSI - Marché automobile: vers le crash?

À lire aussi

Bras de fer dans le secteur de l'hôtellerie-restauration, sur fond de pénurie de main-d'œuvre

DÉCRYPTAGE - Chef étoilé et président de l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie, Thierry Marx, dénonce l'«opacité» qui entoure un accord portant sur le régime santé de la branche.

Nancy arrête le tram sur pneus, défaillant

Lancé en 2000, ce moyen de transport cesse de fonctionner ce dimanche, après des années d'incidents techniques.