

LE ZOOM ÉCO DE 15H30 10/01/2019

EUROPE

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS MIEUX ARMÉS POUR RÉPONDRE AU DÉFI DES NOUVELLES NORMES D'ÉMISSIONS EUROPÉENNES

La décision européenne prise en décembre 2018 d'imposer aux constructeurs d'automobiles de réduire de 37,5 % les émissions de CO₂ de leurs voitures neuves d'ici à 2030 va les contraindre à s'adapter très rapidement, en consentant d'importantes dépenses en recherche et développement dans un contexte concurrentiel. Interrogé par l'AFP, l'économiste Flavien Neuvy, directeur de l'Observatoire Cetelem de l'automobile, estime que les objectifs européens – assortis de pénalités en cas de non-respect – sont « très, très ambitieux » et seront « très durs » à tenir. Il considère cependant que les constructeurs français sont plus à même de répondre à cette nouvelle réglementation que leurs homologues allemands par exemple, notamment parce que ces derniers vendent plus de véhicules de haut de gamme, à fortes émissions, que les Français. L'écart sera « moins difficile à combler » pour la France d'après l'économiste, « mais il ne faut pas sous-estimer la capacité d'adaptation de l'Allemagne en matière d'investissements », l'enjeu étant désormais d'électrifier les gammes pour réduire la part de l'énergie fossile dans la propulsion des véhicules.

Le Groupe PSA s'est déjà engagé dans une stratégie d'électrification, par la production de véhicules soit électriques, soit hybrides (carburant-électricité). « Dès 2019, tous les nouveaux modèles auront une version électrifiée », rappelle un porte-parole du groupe à l'AFP. PSA s'est engagé également à ce que d'ici à 2025, toutes ses gammes de véhicules disposent de cette option électrifiée.

Renault, a déclaré « prendre acte » du compromis européen. Le groupe au losange a été l'un des premiers à développer des voitures électriques aux ambitions de grande diffusion, ce qui lui a assuré « un coup d'avance », estime M. Neuvy. Maintenant, la question de l'adoption des véhicules électriques par les consommateurs est fondamentale, ces voitures ne jouissant encore que d'une autonomie limitée et coûtant plus cher à produire que leurs équivalents à moteur thermiques, en raison du prix des batteries. Elles ne représentent qu'un peu plus de 1 % des ventes neuves en France. Par ailleurs, l'assemblage d'une voiture électrique est moins complexe que celui d'une voiture thermique, il nécessite donc moins de main-d'œuvre et pourrait entraîner la fermeture de sites de production en Europe. Si le mécanisme exact n'est pas encore connu, la nouvelle législation doit permettre d'attribuer les pénalités générées par les constructeurs en cas de non-respect des objectifs à un fonds ou un programme dédié, a expliqué une source européenne à l'AFP. Les régions possédant un fort tissu industriel automobile, et qui donc pourraient être les

premières touchées par la transition écologique, seraient ainsi les premières récipiendaires de ce fonds.

Par [Alexandra Frutos](#)