

Règlement CO2 : un pas de plus vers la fin de vente des véhicules légers thermiques et hybrides rechargeables neufs pour 2035

Le 28/06/2022 à Paris

Lors de la séance plénière du 8 juin 2022, le projet concernant la fin de vente des véhicules légers thermiques et hybrides rechargeables neufs d'ici à 2035 a été voté par le Parlement Européen et validé ce 28 juin par le Conseil des Ministres Européens. Le projet de règlement est l'une des 12 propositions du paquet « Fit For 55 » visant à accélérer la lutte contre le dérèglement climatique, notamment par le biais de la mobilité électrique. L'Avere-France, en qualité d'association nationale pour le développement de la mobilité électrique, rend compte de cette décision.

Un projet de règlement décisif pour la décarbonation du parc automobile européen

En vue d'atteindre la neutralité carbone pour 2050, fixée par les Accords de Paris en 2015, la Commission Européenne a créé le paquet « Fit For 55 », qui concerne, entre autres, le domaine des transports, responsable de 40 % des émissions de CO2 et de 31 % des émissions de gaz à effet de serre. Le projet de règlement vise notamment à réduire de 100 % les émissions de gaz à effet de serre issus du secteur de l'automobile d'ici à 2035.

Afin d'atteindre cette neutralité carbone pour le secteur de l'automobile, la Commission a renforcé ses objectifs intermédiaires visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2021 :

- Dès 2025 : réduction des émissions de 15 % ;
- Dès 2030 : réduction des émissions de 55 % (contre 37,5 % pour les véhicules légers et 31 % pour les véhicules utilitaires légers dans l'ancienne version du règlement) ;
- Dès 2035 : réduction des émissions de 100 %.

Le projet de règlement porte seulement sur l'interdiction de commercialiser des véhicules légers thermiques et hybrides rechargeables neufs à partir de 2035. En tout état de cause, le marché de l'occasion et les véhicules déjà en circulation ne sont pas concernés par la mesure.

« L'électrification des transports est fondamentale dans la lutte contre le réchauffement climatique. Sur l'ensemble de son cycle de vie, en y incluant la fabrication de tous ses composants et leur recyclage final, un véhicule électrique permet la réduction de plus de 70 % des émissions de CO2 par rapport à un véhicule thermique. Ce projet de règlement s'inscrit dans la dynamique de l'atteinte des objectifs climat des Accords de Paris et permet une grande avancée pour la transition énergétique. Il sera néanmoins important de veiller à ce que les citoyens et les industriels européens soient accompagnés dans cette transformation. De même, la bonne dynamique de déploiement de points de recharge ouverts au public doit se poursuivre pour accueillir un parc automobile largement électrifié à cette échéance »

Antoine Herteman, Président de l'Avere-France

Les recommandations de l'Avere-France pour garantir une bonne transition

Par ce vote, les parlementaires européens et Etats-membres sont ambitieux. Il convient néanmoins de souligner les clés de succès pour que cela soit réalisable :

- Le maintien des aides, autant que nécessaire, pour l'achat ou la location d'un véhicule électrique paraît essentielle pour que l'ensemble des usagers puissent passer à la mobilité électrique. En parallèle, la sensibilisation des Européens aux enjeux et à l'usage des véhicules électriques sera aussi une nécessité. L'Avere-France y contribue déjà en France via le volet « [Formations](#) » du programme Advenir qui a pour objectif de sensibiliser 50 000 personnes à la mobilité électrique d'ici à fin 2023.
- L'accélération de l'électrification des flottes d'entreprise constituera elle aussi un pilier majeur pour accompagner cette transition. Dans le cadre du plan REPowerEU présenté le 18 mai, la Commission européenne envisage notamment de présenter une initiative législative visant à augmenter la part des véhicules à émissions nulles dans les flottes de véhicules publics et d'entreprises.
- L'accompagnement réactif du marché du véhicule d'occasion sera essentiel tant pour l'accessibilité de tous aux véhicules électriques (*6 particuliers sur 7 achètent leur véhicule d'occasion*) que pour assurer la bonne « respiration » du marché global des véhicules neufs et d'occasion.
- La cohérence entre la réglementation CO2 et l'AFIR est fondamentale. Il sera indispensable de poursuivre (et d'accroître) les déploiements de points de recharge, tant en voirie que sur autoroute, à domicile ou dans les entreprises. A ce propos, le [programme Advenir](#), piloté par Avere-France et qui aide au financement de bornes de recharge, est reconduit jusqu'en 2025.
- La conception et la production en Europe des batteries des véhicules électriques est un enjeu de taille. A ce titre, 22 projets de *gigafactories* sont répertoriés en Europe, dont 3 en France. Au-delà de la production, les acteurs du recyclage des batteries devront optimiser la réutilisation des batteries (« seconde vie ») et dépasser les 80 % de recyclabilité finale, permettant à l'Europe de se constituer des stocks de matières premières et d'augmenter ses capacités de souveraineté.
- Enfin, Il sera indispensable d'assurer la formation d'une main d'œuvre qualifiée pour les professionnels de l'automobile et de l'installation et de la maintenance des bornes de recharge, ainsi que leur accompagnement en termes de ressources et de financements, notamment dans le cadre de la Recherche et du Développement ou de la Reconversion professionnelle.

A propos de l'Avere-France

L'Avere-France est l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique. Créée en 1978 pour représenter l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique dans les domaines industriel, commercial, institutionnel ou associatif, elle a pour objectif de faire la promotion de l'utilisation des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Elle rassemble aujourd'hui plus de 200 adhérents.

CONTACT PRESSE

Martin Kolle : martin.kolle@lobbycom.fr / 06 89 70 17 51