



Bruxelles, le 8.11.2012
COM(2012) 636 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

**CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en
Europe**

TABLE DES MATIÈRES

1.	Un secteur clé à la croisée des chemins	3
2.	CARS 21: Une vision stratégique commune pour l'industrie en 2020.....	5
3.	Une situation économique difficile.....	7
4.	Un plan d'action pour renforcer la compétitivité	7
4.1.	Investissement dans des technologies de pointe et financement de l'innovation..	7
	Recherche, développement et innovation	8
	Accès au financement	10
	Réduction des émissions de CO2.....	10
	Émissions polluantes et sonores.....	12
	Sécurité routière	14
	Carburants alternatifs et infrastructures	15
4.2.	Amélioration des conditions du marché.....	16
	Consolidation du marché intérieur	17
	Réglementation intelligente	18
4.3.	Renforcement de la compétitivité sur les marchés mondiaux.....	19
	Politique commerciale.....	19
	Harmonisation internationale	20
4.4.	Anticipation de l'adaptation et gestion de la restructuration	22
	Capital humain et compétences.....	22
	Mesures face à l'ajustement industriel.....	23
5.	Suivi et gestion	24

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe

Ces derniers mois, l'**industrie automobile européenne a connu une période marquée par des difficultés croissantes**, le marché de l'UE des véhicules neufs étant en recul pour la cinquième année consécutive. Cette situation génère une **forte pression** pour les entreprises qui se voient contraintes de restructurer leurs activités, et plusieurs constructeurs ont récemment annoncé la fermeture d'usines de montage qui entraîne nécessairement de nouveaux licenciements. Dans le même temps, l'industrie européenne demeure confrontée à un important **défi à moyen et long terme** pour conserver sa position de leader en matière de fourniture de solutions pour la mobilité de demain dans un environnement mondial extrêmement concurrentiel. En conséquence, la Commission considère qu'il est urgent de proposer un plan d'action visant à soutenir l'industrie automobile pour lui permettre de relever ces défis.

1. UN SECTEUR CLE A LA CROISEE DES CHEMINS

L'**industrie automobile**¹ revêt une **importance stratégique** pour l'économie européenne et ses produits et services ont une incidence sur la vie quotidienne des citoyens de l'Union européenne. Ce secteur procure environ 12 **millions d'emplois directs et indirects** et apporte une **importante contribution positive à la balance commerciale de l'UE** (qui a progressé ces dernières années pour atteindre 90 milliards d'euros en 2011). Le secteur est à l'origine des plus **importants investissements privés consacrés à la recherche et à l'innovation** (28 milliards d'euros en 2009) et constitue un moteur essentiel de l'innovation technologique. Il est un important **multiplicateur de croissance** du fait de ses liens économiques forts avec de nombreux secteurs industriels. Ces liens se situent aussi bien en amont, avec notamment les industries sidérurgique, chimique et textile, qu'en aval, avec les technologies de l'information et de la communication, les services de réparation et de mobilité. L'industrie automobile produit la plupart des véhicules utilisés par les citoyens pour leur mobilité individuelle et pour le transport de marchandises. Ainsi, l'industrie automobile jouera **un rôle de premier plan dans la nouvelle révolution industrielle** qui vise, entre autres, à progressivement remplacer les hydrocarbures en tant que principale source d'énergie et à favoriser une utilisation plus efficace et plus durable de nos ressources.

Le secteur automobile se trouve aujourd'hui à un **tournant historique**: au cours de la prochaine décennie, nous devrions assister à d'importants changements dans plusieurs domaines, qui sont susceptibles d'entraîner une modification en profondeur de l'industrie et de ses marchés partout dans le monde. Tout d'abord, **les schémas de production et de commercialisation évoluent**. Tandis que le marché européen est considéré comme étant

¹ L'expression «industrie automobile» couvre l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du secteur, à savoir les constructeurs automobiles, les fournisseurs, les services de distribution et les services après-vente. Les produits comprennent les voitures particulières, les véhicules utilitaires lourds et légers, les véhicules à deux ou trois roues motorisés et les quadricycles.

parvenu à maturité, plusieurs marchés tiers connaissent une croissance rapide qui modifie les courants d'échanges et la chaîne de valeur du secteur automobile. La pression concurrentielle ne cesse de s'intensifier et les entreprises de l'UE sont confrontées à des défis croissants sur leur marché intérieur, tout en développant des débouchés sur les marchés tiers. Deuxièmement, **les actions en faveur du climat deviennent plus pressantes** et le progrès technologique doit satisfaire à des attentes croissantes. Afin d'atteindre les objectifs à long terme en matière d'émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des objectifs en matière de qualité de l'air, les efforts d'amélioration du moteur à combustion interne seront poursuivis, parallèlement au développement et à la mise en œuvre progressive de technologies innovantes, telles que la propulsion électrique. Des efforts importants devront en outre être déployés en ce qui concerne le développement et la distribution de carburants durables qui peuvent constituer des solutions de substitution aux carburants traditionnels que sont le diesel et l'essence. Dans le même temps, la **sécurité routière reste un sujet de préoccupation important**.

Le secteur automobile est l'une des lignes d'action prioritaires dans lesquelles **les investissements dans les nouvelles technologies et l'innovation doivent être facilités**, comme cela est exposé dans la communication de la Commission qui a **récemment redéfini la politique industrielle de l'UE**². Donnant un nouvel élan aux objectifs de la stratégie Europe 2020 relatifs à une croissance intelligente, durable et inclusive, cette communication plaide en faveur d'une industrie européenne plus forte au service de la croissance et de la relance économique. Le rôle important de ce secteur industriel en tant que source de croissance et d'emplois, y compris dans le domaine des services connexes, a été clairement reconnu. Nous devons donc adopter une approche proactive.

La présente communication présente **un plan d'action pour l'industrie automobile**, qui met en évidence l'engagement de la Commission à soutenir la compétitivité et la viabilité du secteur. Elle constitue le premier exemple concret de mise en application de notre nouvelle vision de la politique industrielle dans un secteur donné, à savoir celui de l'industrie automobile. Elle définit des actions concrètes sur la base d'une analyse du secteur réalisée par le groupe de haut niveau CARS 21, qui a été réactivé en 2010. Ce plan d'action s'articule autour des quatre piliers suivants:

- **investissement dans des technologies de pointe et financement de l'innovation** par une série d'initiatives réglementaires et par des mesures de soutien à la recherche et à l'innovation;
- **amélioration des conditions du marché** par la consolidation du marché intérieur et la mise en application cohérente d'une réglementation intelligente;
- **amélioration de la compétitivité sur les marchés mondiaux** grâce à une politique commerciale efficace et à l'harmonisation internationale des réglementations concernant les véhicules;
- **anticipation de l'adaptation** en investissant dans le capital humain et les compétences et en atténuant les conséquences sociales des restructurations.

Avec cette stratégie, la Commission entend soutenir le rôle actif que le secteur automobile est appelé à jouer pour tenter d'inverser la tendance à la baisse de la part de l'industrie de l'UE,

² COM(2012) 582 final, adoptée le 10 octobre 2012.

afin de la faire passer d'environ 16 % à pas moins de 20 % du PIB d'ici 2020. Pour ce faire, elle devra élaborer une approche intégrée incluant le renforcement de la compétitivité de l'industrie automobile de l'Union européenne, des mesures visant à aider les entreprises à saisir les possibilités de croissance sur les marchés mondiaux, ainsi que la promotion de véhicules propres, sûrs et efficaces.

2. CARS 21: UNE VISION STRATEGIQUE COMMUNE POUR L'INDUSTRIE EN 2020

À la fin de l'année 2010, la Commission a décidé de **réactiver le groupe de haut niveau CARS 21**, initialement mis en place en 2005 pour donner suite à la communication de la Commission intitulée «Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie»³, adoptée le 28 avril 2010. Le groupe avait pour mission de formuler des recommandations stratégiques à l'appui de la compétitivité et de la croissance durable de l'industrie automobile européenne.

Le groupe était composé de sept membres de la Commission, de neuf représentants des États membres et d'un éventail large et équilibré de parties prenantes (y compris des représentants de l'industrie et des ONG), et il a adopté son rapport final⁴ le 6 juin 2012. Ce rapport présente la vision stratégique consensuelle du groupe pour le secteur automobile en 2020 et énonce des recommandations spécifiques relatives à un certain nombre de domaines d'action concernés.

L'analyse figurant dans le rapport montre clairement que l'industrie automobile européenne doit sortir du statu quo et notamment adapter ses capacités de production actuelles, concevoir de nouvelles méthodes de production, trouver de nouvelles sources de matières premières et utiliser plus efficacement ces ressources, ainsi que développer de nouveaux groupements d'entreprises et de nouveaux modèles commerciaux. Elle devra également se doter de nouveaux profils de compétences et s'adapter aux éventuelles modifications des besoins en matière d'emploi. Dans ce contexte, il est particulièrement important d'assurer une transition économique et sociale équilibrée et sans rupture en anticipant les besoins en compétences et en formation et en préparant soigneusement les processus de restructuration, de manière à favoriser l'adaptation des entreprises et les transitions professionnelles.

Dans cette optique, le groupe a défini **une position commune en ce qui concerne les caractéristiques essentielles d'une industrie automobile forte et compétitive et les progrès à accomplir sur la voie de la mobilité durable pour les sociétés de l'UE à l'horizon 2020**. Ses principaux éléments sont les suivants:

- un **secteur automobile** qui conserve son **importance stratégique** et reste un **pilier de l'industrie et de l'économie de l'UE**, fournissant des emplois de qualité à des millions de travailleurs dans l'UE;
- un secteur se trouvant au cœur de nombreuses autres activités économiques, tout en proposant des produits adéquats, vendus à des prix abordables et répondant aux exigences des consommateurs, dans le contexte d'un marché concurrentiel des produits et des services automobiles, y compris des services après-vente;
- une **base de production forte dans l'UE** pour les véhicules routiers et leurs composants, fabriquant une bonne part des véhicules et des pièces vendus sur le

³ COM(2010) 186 final du 28.4.2010.

⁴ Disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

- marché de l'UE;
- un **solide réseau industriel**, associé à une chaîne d'approvisionnement et de distribution flexible et intégrée;
- un secteur **exportant un large éventail de véhicules de haute qualité et de haute technologie** vers les marchés de pays tiers;
- des **marchés mondiaux** offrant des **conditions de concurrence véritablement équitables** à l'ensemble des acteurs du secteur et les mêmes chances pour toutes les technologies;
- une industrie automobile **à la pointe de la technologie** menant une action coordonnée avec l'industrie des fournisseurs de carburants, produisant des véhicules **attractifs** pour les consommateurs de l'UE, **propres** en termes de polluants réglementés, plus **économiques en carburant, sûrs, silencieux et connectés**;
- un **éventail de technologies de propulsion** dominées par la **technologie avancée des moteurs à combustion interne**, mais de plus en plus électrifiées. En outre, le déploiement de véhicules exploitant des **concepts de propulsion alternatifs** (tels que les véhicules électriques⁵ ou à pile à combustibles) gagne en importance;
- une **infrastructure appropriée pour le ravitaillement et le rechargement** des véhicules utilisant des carburants alternatifs, développée en fonction de leur potentiel commercial;
- une **main-d'œuvre** formée et préparée à travailler avec une multitude de technologies dans la production, dans la R&D ou dans la maintenance.

Une **approche intégrée** doit être systématiquement mise en pratique et comporter les éléments suivants:

- actions du secteur privé et mesures de politique publique mutuellement complémentaires au niveau de l'UE, des États membres et des régions;
- mesures concernant les véhicules, à combiner efficacement, le cas échéant, avec d'autres mesures centrées sur les infrastructures et sur l'utilisateur;
- mesures réglementaires et autres mesures présentant un bon rapport coût/efficacité, effectivement mises en œuvre et appliquées afin d'atteindre les objectifs sociétaux à long terme et de stimuler l'innovation;
- tous les domaines d'actions ayant une incidence sur le secteur automobile et devant faire l'objet d'une coordination étroite entre les autorités compétentes responsables, y compris les politiques relatives au commerce, à l'industrie, à l'environnement, à l'énergie, aux technologies de l'information et de la communication, à la sécurité routière et à la santé publique, aux transports et à la concurrence, à l'innovation et au marché intérieur, de manière à garantir la réalisation sans coûts excessifs de leurs objectifs.

La Commission est pleinement consciente de ces défis et de la nécessité d'élaborer une **stratégie de politique industrielle ambitieuse pour le secteur automobile**. La Commission va orienter ses politiques sur cet objectif et invite les autres institutions, les autorités publiques et les parties prenantes à suivre la même approche dans leurs domaines de responsabilité respectifs.

⁵ Y compris les véhicules électriques à batterie, les véhicules hybrides rechargeables et une gamme étendue de véhicules électriques.

3. UNE SITUATION ECONOMIQUE DIFFICILE

Le rapport final du groupe CARS 21 fournit une analyse approfondie de la situation économique actuelle de l'industrie automobile de l'Union européenne. Au cours du premier semestre 2012, la situation **s'est détériorée et cette tendance devrait se poursuivre jusqu'à la fin de l'année**. Les **ventes sur les marchés de l'UE sont en recul** (affichant un fléchissement de 6,8 % pour les voitures particulières et de 10,8 % pour les véhicules utilitaires au cours du premier semestre 2012) par rapport aux niveaux déjà faibles enregistrés en 2011. Les prévisions actuelles annoncent un déclin de 7,9 % en glissement annuel sur le marché de l'UE des voitures particulières, avec des ventes s'élevant à 12,1 millions d'unités. Le marché de l'UE des véhicules utilitaires devrait reculer de 8 % cette année, après avoir connu une période de reprise en 2010 et 2011, mais reste à des niveaux historiquement bas. En ce qui concerne les véhicules à deux roues motorisés, les nouvelles immatriculations pâtissent de la crise de la dette et se sont élevées à 1,6 million d'unités en 2011, ce qui représente un recul de 40 % par rapport à 2007.

La **production de véhicules a connu une situation légèrement plus favorable** (assemblage de 16 millions de véhicules utilitaires légers, soit un million d'unités de plus qu'en 2009) **grâce aux exportations**, comme l'atteste la balance commerciale positive de 45 milliards d'euros enregistrée au cours des cinq premiers mois de l'année 2012 (principalement due aux exportations à destination des États-Unis et des marchés émergents). D'importants risques pèsent toutefois sur les niveaux de production du fait d'un ralentissement des économies émergentes. Plusieurs constructeurs ont fait état de **pertes financières sur le marché de l'UE**, résultant essentiellement du fléchissement des ventes associé au problème structurel persistant de la **surcapacité**⁶. Certains constructeurs ont annoncé d'importantes mesures de restructuration qui auront des répercussions sur leur chaîne d'approvisionnement, ainsi que sur l'emploi et sur les perspectives de reprise dans plusieurs régions européennes.

Il **incombe avant tout à l'industrie de gérer la question des restructurations** mais, dans le même temps, celle-ci fait valoir qu'il est souhaitable de renforcer la coordination et le soutien au niveau européen.

Le présent plan d'action qui a été élaboré sur la base des recommandations du groupe CARS 21, fixe des objectifs à long terme visant à maintenir la base de production en Europe, à garantir la compétitivité et la viabilité du secteur et à élaborer une feuille de route détaillée pour la politique industrielle du secteur automobile en 2020.

4. UN PLAN D'ACTION POUR RENFORCER LA COMPETITIVITE

La Commission envisage la mise en place des actions clés suivantes dans différents domaines d'action de l'UE.

4.1. Investissement dans des technologies de pointe et financement de l'innovation

Dans l'industrie automobile, comme dans d'autres secteurs, un éventail de nouvelles technologies propres et sûres sont mises au point et devraient conquérir une part importante

⁶ L'obtention de données précises concernant la surcapacité est sujette à caution car celle-ci dépend, entre autres, du nombre de postes utilisés dans une usine donnée. Les analystes s'accordent à dire qu'une certaine surcapacité est en réalité nécessaire pour la flexibilité des entreprises, mais qu'une capacité excessive pose problème.

du marché dans les années à venir. Occupant aujourd'hui une position de chef de file dans le domaine des technologies, l'Europe doit impérativement rester à la pointe en développant les solutions de demain pour une mobilité durable. Pour ce faire, elle devrait recourir à des mesures ciblées et coordonnées de soutien public à la recherche et à l'innovation, aptes à répondre aux besoins des entreprises et de la société et visant à développer des technologies axées sur le plus long terme. Une approche globale, complétant les initiatives réglementaires prises aux niveaux européen, national et local et accompagnée de mesures concernant les infrastructures et la demande, doit être adoptée pour encourager les investissements dans les années à venir.

Recherche, développement et innovation

L'investissement dans la recherche, le développement et l'innovation (RDI) garantit la compétitivité. En outre, le financement européen en faveur de la RDI au titre du 7^e programme-cadre de recherche (7^e PC), ainsi que les prêts et les garanties de prêts accordés par la Banque européenne d'investissement (BEI), qui visent à stimuler le développement de technologies de transport non polluantes ont été identifiés dans le rapport CARS 21 comme des instruments essentiels de la sortie de crise en 2008 et 2009 et de la lutte contre la pression concurrentielle en matière d'avance technologique. Il est à noter que les fonds européens exercent un effet de levier considérable sur l'industrie automobile de l'UE, qui doit financer simultanément les activités de RDI portant sur plusieurs technologies de propulsion (amélioration continue des moteurs à combustion, ainsi que développement de systèmes de propulsion électriques, par pile à combustibles et hybrides), conformément à l'objectif fixé pour 2020 qui consiste à disposer d'un éventail diversifié de carburants afin d'être en mesure d'atteindre les objectifs en matière de changement climatique. La sécurité routière est un autre domaine dans lequel subsistent encore de nombreuses possibilités d'amélioration fondées sur des données probantes, notamment à l'égard de la sécurité des véhicules. Le rapport final du groupe CARS 21 a évalué très positivement le partenariat public-privé mis en place dans le cadre de l'initiative européenne en faveur des voitures vertes (2009-2013), ainsi que les activités de prêt de la BEI, en particulier au titre du mécanisme européen pour des transports propres. Un large consensus se dégage quant à la nécessité de continuer à recourir à ces deux instruments.

La Commission a:

- proposé le programme **Horizon 2020**⁷ en tant que cadre de financement de la recherche et de l'innovation pour la période 2014-2020, qui sera doté d'un budget total de 80 milliards d'euros (ce qui représente une augmentation significative par rapport au 7^e PC) et qui est axé sur la volonté de mettre en place un système de transport européen efficace dans l'utilisation des ressources et respectueux de l'environnement. En attendant les décisions finales qui seront prises dans le contexte du prochain cadre financier pluriannuel, il est considéré que le financement des activités de recherche et d'innovation dans le domaine automobile devrait prendre en compte l'importance économique et sociale de ce secteur;
- proposé le programme **COSME** (compétitivité des entreprises et PME)⁸, doté d'un budget de 2,5 milliards d'euros pour la période 2014-2020;

⁷ COM(2011) 808 final du 30.11.2011, COM(2011) 809 final du 30.11.2011.

⁸ COM(2011) 834 final du 30.11.2011.

- proposé que ces deux programmes soutiennent les instruments financiers de l'UE susceptibles de permettre aux PME et aux grandes entreprises du secteur automobile de bénéficier d'un meilleur accès aux prêts et aux investissements en capital-risque. Le programme COSME prévoit des mesures destinées à améliorer l'accès aux marchés des PME de l'industrie automobile et le programme Horizon 2020, des mesures visant à renforcer leur attrait pour les investisseurs;
- adopté sa communication intitulée «La recherche et l'innovation au service de la mobilité européenne de demain⁹», qui propose l'élaboration d'une **stratégie européenne pour les technologies de transport**. Cette stratégie prévoit, pour 2013-2014, l'établissement, avec les parties prenantes, de feuilles de route technologiques axées sur le déploiement de technologies et l'innovation dans dix domaines cruciaux des transports, y compris la conception de véhicules routiers propres, efficaces, sûrs, silencieux et intelligents. Elle contribuera ainsi à optimiser la contribution de la recherche et de l'innovation à la réalisation des objectifs ambitieux du livre blanc sur les transports¹⁰ et soutiendra la mise en œuvre du programme Horizon 2020;
- lancé la mise en œuvre du **plan stratégique pour les technologies énergétiques** (plan SET)¹¹, qui définit l'agenda de la recherche et de l'innovation dans plusieurs domaines revêtant une importance stratégique pour le secteur des transports, en particulier les réseaux électriques intelligents, les carburants alternatifs, tels que les bioénergies, l'hydrogène et les piles à combustible, et le stockage de l'énergie. À cet égard, des liens appropriés seront établis avec la stratégie pour les technologies de transport.

Alors que le programme Horizon 2020 servira de cadre général pour les activités de recherche et d'innovation dans le domaine des transports, il est primordial de définir de manière plus détaillée les priorités et les modalités du financement de ces activités dans l'industrie automobile. Se fondant sur le rapport du groupe CARS 21, la Commission est convaincue que le financement devrait couvrir des activités plus proches du marché, telles que les marchés publics, la normalisation et les activités de démonstration. Il convient de privilégier les PPP en tant qu'instruments particulièrement souples et rapides et de rechercher des synergies avec des dispositifs de financement nationaux.

Par ailleurs, il conviendrait de rechercher de nouvelles synergies potentielles entre le secteur automobile et l'EIT¹², en particulier dans le contexte de la mise en place des futurs CCI¹³ dans les domaines de l'industrie manufacturière à valeur ajoutée et de la mobilité urbaine.

La Commission:

- coopérera avec l'industrie en vue d'élaborer une proposition concernant l'**initiative européenne en faveur des véhicules verts** (dans le prolongement du PPP de l'initiative européenne en faveur des voitures vertes) au titre du programme Horizon 2020, y compris une plateforme pour le développement de technologies embarquées propres et économes en énergie, comme cela a été annoncé dans la communication

⁹ COM(2012) 501.

¹⁰ COM (2011) 144 final.

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu/>.

¹² Institut européen d'innovation et de technologie.

¹³ Communautés de la connaissance et de l'innovation.

de 2010 sur la politique industrielle¹⁴. L'initiative encouragera les financements privés pour contribuer à relever les principaux défis énoncés dans le programme Horizon 2020.

Accès au financement

Parallèlement au programme de recherche européen, les financements accordés par la BEI (prêts et garanties de prêts) ont joué un rôle essentiel parmi les mesures de relance du secteur automobile prises pendant la crise de 2008-2009. En soutenant des investissements majeurs liés aux technologies propres, la BEI contribue à garantir la compétitivité de l'industrie dans les années à venir. Lors de la précédente crise, la BEI a accru le volume de ses prêts à l'industrie automobile, qui est passé d'une valeur moyenne de 2 milliards d'euros par an à près de 14 milliards d'euros pour la période 2009-2010. Les volumes de prêts ont reculé en 2011, ce qui reflète, entre autres, une amélioration de l'accès au financement auprès des banques commerciales à cette époque. À l'heure où les entreprises achèvent leurs projets de recherche et d'innovation actuellement financés par la BEI et où de nouveaux projets paraissent nécessaires pour atteindre les objectifs de rendement énergétique fixés pour 2020, la BEI dispose des moyens nécessaires pour satisfaire cette nouvelle demande. La récente augmentation du capital de la BEI (+ 10 milliards d'euros) approuvée par le Conseil européen pourrait également offrir de nouvelles possibilités au secteur automobile (en particulier à l'égard de l'innovation et de l'utilisation efficace des ressources).

La Commission:

- continuera de coopérer avec la BEI afin d'**assurer l'accès au financement pour les projets de recherche et d'innovation dans le secteur automobile**, en particulier en vue de réaliser les objectifs de rendement énergétique fixés pour 2020, tout en continuant à appliquer les procédures d'évaluation nécessaires pour assurer la viabilité des investissements à long terme;
- soutiendra la BEI dans ses efforts pour **faciliter l'accès au financement des PME et des entreprises à moyenne capitalisation**. Bien que la charge administrative soit considérée comme faible, la Commission examinera quels outils pourraient encore améliorer la situation, en particulier dans le cas où **les PME seraient de nouveau confrontées à des difficultés d'accès au crédit auprès des banques commerciales**. L'octroi de crédits commerciaux ou d'une enveloppe de crédit globale pour les fournisseurs d'un pays donné et d'autres options pourraient éventuellement être explorés;
- examiner avec la BEI la possibilité de **financer des projets liés à l'électromobilité**, y compris des mesures de soutien par l'intermédiaire d'une assistance technique spécialisée comme avec l'actuel mécanisme ELENA¹⁵.

Réduction des émissions de CO₂

La promotion de nouvelles technologies consommant moins d'énergie, installées à bord de véhicules produisant moins d'émissions de CO₂ et déployées de manière rentable, soutiendra

¹⁴ COM(2010) 614.

¹⁵ ELENA (European Local Energy Assistance) - mécanisme d'assistance technique pour des projets consacrés à l'énergie durable dans les villes et les régions.

la création de valeur ajoutée et d'emplois dans l'industrie automobile, et réduira la dépendance énergétique de l'UE en freinant les importations de pétrole.

La stratégie adoptée par l'UE en 2007 prônait une approche globale de réduction des émissions de CO₂ des véhicules légers¹⁶. Elle incluait des mesures relatives à l'offre comme à la demande, des initiatives portant sur la technologie des moteurs étant complétées par d'autres mesures axées sur les carburants alternatifs, le comportement des conducteurs et d'autres améliorations technologiques. Pour la politique future à mener, telle qu'elle est proposée par la Commission dans son récent livre blanc sur la politique des transports, il est également indispensable de définir les mesures les plus appropriées pour réduire de manière globale les émissions de CO₂ provenant du transport routier, en se fondant sur une évaluation précise des coûts et des avantages et en traitant, le cas échéant, les aspects relatifs à l'efficacité des véhicules, à l'utilisation des véhicules et aux infrastructures.

La consommation de carburant et les émissions peuvent en outre être sensiblement réduites par le déploiement à grande échelle de véhicules plus aérodynamiques. La Commission prépare actuellement une révision de la directive 96/53/CE sur les poids et les dimensions maximaux des véhicules routiers, qui permettra, entre autres, de réaliser jusqu'à 10 % d'économies de carburant, grâce à la modernisation des véhicules existants et à une conception nouvelle des futurs véhicules aux fins de l'amélioration des caractéristiques aérodynamiques.

Pour les véhicules légers, les règlements respectifs en matière d'émissions de CO₂ ont fixé les objectifs pour 2020 à 95 g de CO₂/km pour les voitures et à 147 g de CO₂/km pour les camionnettes. À la suite de la révision de ces règlements, la Commission a proposé des modalités permettant d'atteindre ces objectifs de manière rentable d'ici 2020.

Afin de permettre à l'industrie automobile de réaliser des investissements et des innovations à long terme, il est en outre souhaitable de fournir, en temps opportun, des indications quant à la forme probable et au niveau d'ambition des objectifs de réduction des émissions de CO₂ après 2020, en tenant compte des objectifs à long terme de l'Union en matière de changement climatique.

La Commission:

- a récemment adopté des propositions visant à mettre en œuvre les **objectifs fixés pour 2020 en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes**¹⁷. En ce qui concerne les modalités, ces propositions prévoient le maintien des dispositions relatives à l'éco-innovation, des bonifications pour les véhicules à faibles émissions de CO₂ et une exemption pour les plus petits constructeurs;
- lancera une vaste procédure de consultation sur la **politique réglementaire à mettre en place en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes après 2020**. Celle-ci abordera un certain nombre de points sur lesquels des avis seront sollicités et les réponses fournies seront prises en compte lors de la détermination de la forme et du niveau d'ambition de la future politique dans le contexte de la révision envisagée¹⁸. La Commission prendra en considération des

¹⁶ COM(2007) 19 final.

¹⁷ COM(2012) 393 et COM(2012) 394.

¹⁸ COM(2012) 393 final.

aspects tels que le rapport coût-efficacité, l'évolution attendue des technologies de réduction des émissions de CO₂ et d'autres facteurs pertinents;

- **inscrira les mesures énumérées ci-dessus dans une politique générale et intégrée de réduction des émissions de CO₂** générées par le transport routier, par la mise en œuvre du livre blanc sur la politique des transports, qui couvrira la technologie des véhicules, les infrastructures, le comportement des conducteurs et d'autres mesures;
- proposera, au début de l'année 2013, une révision de la directive 96/53/CE afin de promouvoir une **conception plus aérodynamique des camions**.

Émissions polluantes et sonores

Ces dernières années, il est devenu évident que les procédures actuellement utilisées pour mesurer les émissions polluantes, les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules légers (voitures et camionnettes) n'étaient pas suffisamment représentatives des conditions de conduite réelles. Une révision des cycles d'essai de conduite et de la procédure d'essai est par conséquent envisagée et en cours d'élaboration au niveau mondial, sur la base des données recueillies au sujet du comportement de conduite en situation réelle. Il importe d'améliorer le cycle d'essai et de définir des conditions d'essai précises, permettant d'obtenir des valeurs comparables et représentatives, afin de parvenir aux réductions prévues par les mesures réglementaires, de proposer des mesures d'incitation financière et de fournir des informations fiables aux consommateurs.

De plus, de nombreux États membres ne satisfont pas aux exigences définies dans la législation relative à la qualité de l'air et sont confrontés à des problèmes considérables concernant les concentrations ambiantes de NO₂. En particulier, les exigences réglementaires en matière de qualité de l'air définies par la directive 2008/50/CE ne sont pas respectées dans les zones urbaines («points chauds»), notamment en ce qui concerne les particules, les oxydes d'azote et l'ozone. Cette situation résulte en partie des émissions de NO_x (NO + NO₂) générées par le trafic routier local dans des conditions de conduite réelles, qui sont généralement nettement supérieures aux limites d'émission réglementaires mesurées au cours d'un cycle d'essai, en particulier pour les véhicules diesel.

Compte tenu des problèmes pressants relatifs à la qualité de l'air, il est nécessaire de procéder, comme prévu, à la mise en application de la norme Euro 6 et de définir, aussi rapidement que possible, des mesures visant à réduire davantage les émissions des véhicules en circulation.

La Commission reconnaît qu'il importe de garantir une réduction effective des émissions de NO_x générées en conditions de conduite réelles pour pouvoir atteindre les objectifs actuels et futurs de la législation relative à la qualité de l'air. En conséquence, et en vue d'appliquer les exigences du règlement (CE) n° 715/2007, la Commission a initié, en janvier 2011, la mise au point d'une nouvelle procédure d'essai, destinée à être intégrée dans la directive-cadre relative à l'homologation des véhicules, permettant d'évaluer directement les émissions de NO_x produites par les véhicules utilitaires légers dans des conditions de conduite réelles.

Les émissions de NO_x en conditions de conduite réelles mesurées à l'aide de cette nouvelle procédure devraient être enregistrées et communiquées à compter des dates d'introduction obligatoire de la norme Euro 6 (en 2014). Au plus tard trois ans après ces dates, la procédure devrait être appliquée conjointement avec de strictes limites d'émissions «à ne pas dépasser» («not-to-exceed» ou NTE), ce qui entraînera une diminution substantielle des émissions de

NOx en conditions de conduite réelles par rapport aux émissions escomptées en l'absence de cette procédure. Ce délai de trois années supplémentaires, octroyé en vue de permettre l'introduction de limites NTE contraignantes, est jugé nécessaire car la Commission est consciente du fait que, dans de nombreux cas, les véhicules diesel devront faire l'objet d'un remaniement important pour atteindre les limites d'émissions de NOx en conditions normales de conduite imposées par la norme Euro 6.

Par ailleurs, la législation relative aux émissions sonores des véhicules fait l'objet d'une révision fondée sur une analyse d'impact. L'instauration de valeurs limites plus strictes permettra de réduire l'incidence des émissions sonores sur la santé. Une nouvelle procédure d'essai a été élaborée et testée ces dernières années. Celle-ci est plus représentative des conditions de conduite réelles et peut désormais être mise en œuvre. Ensemble, ces mesures contribueront à réduire les niveaux de bruit routier.

La Commission:

- soutiendra activement l'élaboration et la mise en application d'un **nouveau cycle d'essai de conduite et d'une nouvelle procédure d'essai** pour mesurer la consommation de carburant et les émissions des voitures et des camionnettes, qui seront plus représentatifs des conditions de conduite réelles, en tenant compte des caractéristiques du marché de l'UE. Les modalités d'inclusion de ce nouveau cycle et de cette nouvelle procédure d'essai dans le cadre juridique de l'UE devraient être définies avant 2014 et inclure la méthode de corrélation des objectifs de réduction des émissions de CO₂ définis sur la base du cycle et de la procédure précédents. Pour les essais de contrôle des émissions, la mise en application du nouveau cycle et de la nouvelle procédure devrait garantir la conformité avec les valeurs limites de la norme Euro 6 en conditions de conduite réelles et des dispositions transitoires appropriées devraient être prévues pour la période comprise entre 2014 et 2017. Pour les essais relatifs aux émissions de CO₂, la mise en application du nouveau cycle et de la nouvelle procédure devrait tenir compte des objectifs environnementaux définis antérieurement et être compatible avec ceux-ci, et ne pas imposer de charge inutile aux parties prenantes. La détermination de l'autonomie des véhicules électriques sera également prise en considération;
- proposera, avant 2014, des **mesures complémentaires de contrôle des émissions polluantes des véhicules en circulation**, sur la base d'une analyse approfondie, avec pour objectif de parvenir à terme à réduire les émissions réelles de polluants et donc de contribuer à améliorer la qualité de l'air;
- a, en décembre 2011, proposé **un nouveau règlement concernant les émissions sonores des véhicules**¹⁹, dans le cadre d'une approche intégrée de réduction du bruit ambiant, y compris une nouvelle procédure d'essai pour la mesure du bruit et une nouvelle réduction du niveau sonore des véhicules. Un «délai d'exécution» approprié devrait être accordé à l'industrie, en fonction de l'ampleur des adaptations techniques requises.

¹⁹ COM(2011) 856 final.

Sécurité routière

La sécurité routière a été et restera une priorité politique de l'UE et des États membres pendant de nombreuses années. Elle offre un exemple intéressant de mise en œuvre effective d'une approche politique intégrée. L'UE se classe au premier rang mondial dans le domaine de la sécurité routière et notre parc automobile se compose de véhicules relativement neufs et sûrs. La conception automobile joue un rôle important dans la prévention des collisions et la protection en cas d'accident, notamment grâce à des dispositifs de sécurité imposés par la directive-cadre de l'UE relative à l'homologation des véhicules.

Des progrès importants ont été réalisés dans la réduction du nombre de victimes de la route grâce à une combinaison de mesures portant à la fois sur le véhicule, sur le conducteur et sur les infrastructures, appliquées au niveau de l'UE, ainsi qu'au niveau national et local. Ces résultats encourageants ne doivent toutefois pas nous inciter à baisser la garde et un nouvel objectif a été proposé consistant à réduire de 50 % d'ici 2020 le nombre de victimes de la route dans l'UE par rapport à 2010²⁰.

La Commission:

- poursuivra ses travaux dans le domaine de la sécurité routière, conformément aux domaines prioritaires et aux objectifs de ses **orientations politiques pour la période 2011-2020**²¹, qui englobent des actions portant sur les véhicules, les infrastructures et le comportement des conducteurs. Il conviendra de définir la bonne combinaison de mesures à adopter (réglementaires et autres) sur la base d'une analyse d'impact approfondie. Parmi les priorités figurent les motocycles, les technologies de sécurité des nouveaux véhicules (électriques) et les technologies ayant une influence sur le comportement des conducteurs et le respect des règles de circulation (dispositifs intelligents de gestion de la vitesse, dispositifs de rappel de bouclage des ceintures de sécurité, STI, conduite écologique);
- continuera d'encourager le déploiement de **systèmes de transport intelligents (STI)**, y compris les systèmes coopératifs et en particulier le système automatique d'appel d'urgence embarqué paneuropéen «eCall». Des mesures législatives appropriées garantissant une étroite coordination et le déploiement complet et en temps utile de tous les éléments liés à «eCall» sont mises en place afin de garantir le fonctionnement effectif de ce système dès 2015;
- invite les États membres, les autorités locales et les parties prenantes à collaborer de manière constructive et coordonnée pour élaborer les mesures les plus prometteuses en vue d'améliorer la sécurité routière et le déploiement des STI. La Commission procède en outre à une évaluation approfondie des équipements de sécurité embarqués les plus appropriés pour améliorer la sécurité routière et la sécurité des véhicules au sein de l'UE et prépare une feuille de route en vue du déploiement prévu pour la fin de l'année 2013.

²⁰ COM (2010) 389 final.

²¹ Idem.

Carburants alternatifs et infrastructures

Une diversification appropriée des sources d'énergie utilisées dans les transports contribuera à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de lutte contre le changement climatique et améliorera la sécurité énergétique de l'UE. Même s'il existe encore d'importantes réserves d'hydrocarbures, il convient de s'attendre à une volatilité croissante des prix au fur et à mesure de la diminution des capacités excédentaires. Parallèlement à l'amélioration de l'efficacité énergétique, cette évolution nécessite également la commercialisation de carburants de substitution, tels que l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants durables, le méthane (gaz naturel et biométhane) et le GPL. Dans un cadre stratégique global, les mérites de chaque combinaison carburant/système de propulsion devraient être appréciés sur une base «well-to-wheel» («du puits à la roue»)²², en incluant également des aspects liés au cycle de vie. Compte tenu de la nouveauté de nombreux carburants, la performance de ceux-ci devrait faire l'objet d'une évaluation continue.

La pénétration commerciale de carburants alternatifs nécessite la construction d'infrastructures appropriées qui, avec le développement ultérieur d'un marché pour les véhicules correspondants, devrait également promouvoir la croissance économique et la création d'emplois. Le déploiement d'infrastructures adaptées aux carburants alternatifs devrait être en phase avec le développement technologique et les taux de pénétration du marché des véhicules utilisant ces carburants, en tenant compte du rapport coût-efficacité. Différentes formes d'aide publique sont envisageables à cet égard: projets pilotes, normalisation, soutien à l'investissement et législation. Les pouvoirs publics peuvent soutenir la commercialisation des carburants alternatifs mais les marchés doivent ensuite décider eux-mêmes des meilleures solutions à adopter, dans le cadre d'action donné et en tenant compte de toutes les incidences économiques et sociales.

La Commission prépare actuellement le paquet «Énergie propre pour les transports», qui devrait établir le cadre permettant de guider les investissements et le développement technologique dans ce domaine. Il a pour objectif de favoriser le développement d'un marché intérieur des véhicules et des navires à carburant alternatif, y compris les infrastructures nécessaires, en supprimant les barrières techniques et réglementaires dans l'ensemble de l'UE.

En ce qui concerne les véhicules électriques, la Commission a, en 2010, chargé les organismes européens de normalisation (OEN) d'adopter de nouvelles normes visant à assurer l'interopérabilité et la connectivité entre la borne électrique et le chargeur des véhicules. Le processus de normalisation n'a pas encore abouti à un résultat satisfaisant sur le plan des infrastructures. Le rapport du groupe CARS 21 a préconisé l'adoption d'une norme unique applicable à l'échelle de l'UE. La Commission examinera la question de la connexion entre le véhicule et le réseau, et surveillera l'apparition de nouveaux modèles d'entreprise favorisant les synergies entre le stockage de l'électricité assuré par le véhicule et la souplesse requise par le système électrique, en prévoyant l'élaboration de normes et de protocoles communs pour la connexion entre les véhicules électriques et les réseaux, ainsi que l'interopérabilité des dispositifs de communication et de paiement.

La fourniture d'informations claires pour les consommateurs sur les carburants et leur compatibilité avec les véhicules, notamment par l'étiquetage, devra faire l'objet d'une attention particulière. La Commission suivra de près cette question et une étude est

²² Intégrant les émissions générées sur l'ensemble du cycle de vie du carburant, y compris les phases d'extraction, de production et d'utilisation.

actuellement réalisée sur le fonctionnement du marché des carburants automobiles du point de vue du consommateur²³.

La Commission:

- proposera, dans les mois à venir, une **stratégie relative aux carburants alternatifs**, s’inscrivant dans le cadre du paquet «Énergie propre pour les transports» et justifiant la nécessité de disposer d’un éventail de carburants de substitution pour réaliser les objectifs de l’UE en matière de lutte contre le changement climatique et de protection de l’environnement et pour garantir la sécurité de l’approvisionnement énergétique de l’UE;
- adoptera, dans le cadre du paquet «Énergie propre pour les transports», une **proposition législative sur les infrastructures adaptées aux carburants alternatifs**, qui portera sur le déploiement d’une infrastructure minimale de ravitaillement/rechargement et sur l’élaboration de normes communes pour certains carburants, y compris pour les véhicules électriques;
- proposera, au plus tard en 2013, une mesure législative visant à garantir la mise en œuvre, dans l’ensemble de l’UE, de solutions concrètes et satisfaisantes concernant **le côté infrastructure de l’interface de rechargement des véhicules électriques**, dans le cas où aucun accord ne serait conclu sur la base d’une approche volontaire entre les parties prenantes impliquées dans le processus de normalisation. Celle-ci prendra en compte les synergies entre le réseau électrique et les véhicules électriques;
- poursuivra le dialogue avec les parties prenantes concernées au sujet de la mise en place d’un **système d’étiquetage des carburants** cohérent avec les normes européennes en la matière, afin de garantir que le consommateur dispose d’informations faciles à comprendre quant à la compatibilité de son véhicule avec les différents carburants proposés dans les stations-service;
- **contrôlera** la mise en œuvre des plans d’action nationaux en matière d’énergies renouvelables, en particulier en ce qui concerne les **taux d’incorporation effectifs des biocarburants** applicables dans les différents États membres et la **compatibilité** des carburants à l’égard des technologies des véhicules.

4.2. Amélioration des conditions du marché

Le maintien d’une production automobile sur le territoire de l’UE nécessite l’existence de conditions d’activité favorables aux entreprises. Dans plusieurs domaines, tels que le droit du travail, l’instauration de telles conditions incombe essentiellement aux politiques nationales. Néanmoins, la politique de l’UE influe également nettement sur les conditions générales, notamment par le biais de la politique réglementaire. La Commission continue de se fixer pour priorité d’améliorer les conditions d’activité des entreprises européennes en leur offrant un cadre fiable, prévisible et favorable, et de mettre en application les principes de la

²³ Cette étude visera à déterminer si les consommateurs sont en mesure de prendre des décisions d’achat en connaissance de cause et abordera notamment les questions relatives à la compréhension et à la transparence des informations fournies, par exemple compréhension des informations figurant sur les étiquettes, des différences entre les carburants proposés et de l’aptitude à l’emploi des différents carburants sur les véhicules. Ses résultats seront publiés d’ici la fin de l’année 2013.

réglementation intelligente, notamment en ce qui concerne l'efficacité au regard des coûts, les délais d'exécution, les objectifs à long terme et la consultation des parties prenantes.

Consolidation du marché intérieur

Un marché intérieur fonctionnant de manière satisfaisante, en garantissant des conditions de concurrence équitables, constitue l'une des conditions essentielles à la préservation d'une industrie automobile européenne forte et prospère sur le long terme. Cela est particulièrement vrai dans le contexte économique actuel difficile, qui contraint les constructeurs à adapter leurs capacités.

L'industrie automobile européenne est composée d'une multitude de petites et de grandes entreprises, intervenant à différentes étapes de la chaîne de distribution, d'approvisionnement et de services. Cette grande diversité est considérée comme une force et comme un atout pour l'avenir, puisque les petites entreprises d'aujourd'hui sont susceptibles de développer demain des innovations stratégiques et de devenir des acteurs de premier plan. Par conséquent, il est important d'encourager les acteurs du secteur automobile (y compris le secteur des services de réparation et d'entretien et des services à la clientèle) à entretenir des relations constructives, transparentes et respectueuses.

Les modifications apportées au cadre réglementaire concernant la concurrence dans le domaine de la distribution des véhicules automobiles en Europe (suite à l'expiration du règlement (CE) n° 1400/2002 relatif aux exemptions par catégorie applicables au secteur automobile) peuvent avoir une incidence sur l'organisation des relations verticales entre les constructeurs et les distributeurs de véhicules. Afin de gérer cette transition de manière équilibrée, une initiative d'autoréglementation est encouragée par la Commission. Par ailleurs, la Commission continuera d'assurer le respect des règles de concurrence de l'UE relatives aux marchés de la distribution de véhicules automobiles et de la prestation de services de réparation et d'entretien, ainsi que de la distribution de pièces détachées.

La consolidation du marché intérieur de l'UE constitue un autre objectif important de la réglementation relative aux véhicules. Force est de reconnaître que, bien que les exigences réglementaires soient aujourd'hui identiques dans l'ensemble de l'UE, les conditions du marché varient fortement d'un État membre à l'autre. Les mesures visant à influencer sur la demande, telles que les incitations financières, mises en place afin de promouvoir les véhicules propres et économes en énergie ne suivent pas toutes la même approche. Cette fragmentation est de nature à réduire le potentiel de développement et de mise sur le marché de ces véhicules. Le renforcement de la coordination de ces mesures est par conséquent jugé nécessaire.

Pour les consommateurs, le marché des véhicules d'occasion revêt également une grande importance. Une étude auprès des consommateurs sera réalisée sur le fonctionnement de ce marché.

La Commission:

- mettra en place, d'ici 2013, un dialogue entre les **parties prenantes, en les encourageant à œuvrer à l'élaboration de principes communs sur les accords verticaux** de distribution de véhicules neufs. Les parties prenantes sont invitées à participer de manière constructive à ce dialogue, afin de parvenir à une issue équilibrée;

- présentera, en 2012, des **lignes directrices sur les incitations financières** à l'achat de véhicules propres et économes en énergie mises en place par les États membres, afin de renforcer la coordination de ces mesures, d'optimiser leur efficacité environnementale et de limiter la fragmentation du marché²⁴. Il convient de veiller à ce que ces mesures ne soient pas axées sur une technologie déterminée et s'appuient au contraire sur des données de performance objectives et communément disponibles, telles que les émissions de CO₂ des véhicules. Les États membres seront invités à dûment prendre en considération ces lignes directrices lors de l'élaboration de leurs mécanismes d'incitation.

Réglementation intelligente

Un marché intérieur sain et dynamique nécessite également une réglementation appropriée, qui évite d'imposer des charges inutiles aux parties prenantes et instaure un climat propice à l'investissement. Les produits automobiles sont principalement réglementés par le cadre législatif de l'UE pour l'homologation des véhicules. Bien que ce dispositif semble généralement fonctionner de manière satisfaisante, il doit faire l'objet d'une évaluation continue visant à déterminer les possibilités d'amélioration. En particulier, une révision des modalités de surveillance des produits automobiles mis sur le marché de l'UE est nécessaire pour garantir la sécurité d'utilisation des véhicules et permettre aux citoyens d'avoir toute confiance dans le cadre réglementaire mis en place. Ces mesures contribueront à établir des conditions de concurrence équitables pour tous les acteurs du secteur et à accroître la confiance des consommateurs dans l'efficacité de la réglementation des produits, tout en limitant les charges administratives.

Les principes de réglementation intelligente ont été mis en avant lors de la première intervention du groupe CARS 21 et ont été réaffirmés lors du processus de réactivation du groupe. Le rapport final du groupe CARS 21 a en outre souligné l'importance de prendre en considération l'actuelle pression concurrentielle sur les coûts, l'effet cumulatif de la législation et la situation des PME. Il conviendra d'assurer une **application** globale et cohérente **des principes de réglementation intelligente**, intégrant une évaluation approfondie des incidences sur l'industrie, la société et d'autres parties prenantes, notamment des coûts et des avantages associés, et considérant par ailleurs que la possibilité pour les consommateurs d'acheter et d'entretenir une voiture est une condition préalable fondamentale à la préservation de la solidité du marché. Sur cette base, l'analyse d'impact des propositions d'actions pertinentes pour l'industrie automobile, telles que celles mentionnées dans d'autres parties de la présente communication, devrait systématiquement inclure un examen de l'incidence sur la compétitivité, de manière à déterminer l'impact des nouvelles mesures sur l'industrie automobile. L'application de ces principes permettra de garantir que les propositions de la Commission sont **ciblées et efficaces au regard des coûts**.

La Commission:

- procédera à une évaluation étendue et approfondie (bilan de qualité) du cadre d'homologation des véhicules. En 2013, elle adoptera une proposition visant à améliorer **le cadre d'homologation de manière à inclure des dispositions relatives à la surveillance du marché** dans des domaines où un besoin aura été identifié, afin de garantir la sécurité d'utilisation des véhicules et de leurs composants, ainsi que

²⁴ Les mesures constituant une aide d'État continueront d'être évaluées au regard des règles applicables en matière d'aides d'État.

leur conformité aux exigences légales applicables, et de veiller à ce que ce cadre permette d'atteindre les objectifs stratégiques correspondants;

- procédera, dans le cadre de son système d'analyse d'impact, à un examen rigoureux de l'incidence sur la compétitivité des principales initiatives pertinentes prévues, y compris celles ayant un impact important sur l'industrie automobile. Cet examen tiendra compte de la situation économique et de l'impact prévisible de toute nouvelle initiative sur la position concurrentielle de l'industrie, notamment sur les marchés mondiaux. Les futurs accords de libre-échange, les initiatives relatives à la sécurité et aux émissions, ainsi que d'autres initiatives ayant une incidence significative sur les véhicules, donneront lieu à un tel examen, conformément au guide opérationnel pour l'évaluation des conséquences sur la compétitivité sectorielle dans le cadre du système d'analyse d'impact de la Commission²⁵, qui prend également en compte les conséquences plus générales, sociétales et économiques. Ces principes ont été très récemment réaffirmés dans la mise à jour de la communication sur la politique industrielle;
- examinera la possibilité de procéder à une analyse économique proportionnée de certains actes d'exécution, sur la base de la législation existante sur les véhicules, telles que les propositions de révision des exigences relatives aux émissions par évaporation dans le cadre de la norme Euro 6 et les mesures contre la manipulation des véhicules de catégorie L (véhicules à deux ou trois roues motorisés et quadricycles), ainsi que la valeur ajoutée d'une telle analyse. Toutefois, si ces actes sont susceptibles d'avoir une incidence significative, ils s'accompagneront d'analyses d'impact mises en œuvre conformément aux lignes directrices de la Commission en la matière.

4.3. Renforcement de la compétitivité sur les marchés mondiaux

L'automobile est indéniablement une industrie mondiale. Le commerce des produits de cette filière est en augmentation constante et les marchés extérieurs sont de plus en plus importants pour l'Union européenne. L'industrie automobile européenne occupe une position très forte dans le commerce international et tire clairement parti des débouchés commerciaux qu'offrent les marchés tant matures qu'émergents, ce qui compense pour partie ses difficultés sur le marché européen. La situation actuelle ne peut cependant pas être considérée comme acquise. Avec l'arrivée de nouveaux acteurs et l'évolution constante de la technologie, la concurrence internationale s'intensifie rapidement. Dans le même temps, il reste difficile de garantir un marché mondial ouvert, notamment en raison des barrières non tarifaires (BNT) existantes et nouvellement créées. Tandis que l'industrie s'efforce de maintenir sa compétitivité, le rôle des pouvoirs publics est de garantir des conditions de concurrence équitables du point de vue de l'accès au marché. Dans cette perspective, le rapport CARS 21 préconise des mesures relevant de la politique commerciale au sens large, y compris dans les domaines de l'accès au marché et de l'harmonisation de la réglementation.

Politique commerciale

Une étroite coordination entre les politiques commerciale et industrielle est nécessaire.

²⁵ Document de travail des services de la Commission SEC(2012) 91 final du 27.1.2012.

Parmi les différents instruments commerciaux, les accords de libre-échange (ALE) sont considérés comme un moyen important pour améliorer l'accès aux marchés des pays tiers. L'acceptation des règlements internationaux adoptés au titre de l'accord de 1958 de la CEE-ONU²⁶ est le meilleur moyen de faire tomber les barrières non tarifaires au commerce. Toujours en vue d'éliminer les obstacles non tarifaires dans le secteur automobile, il est également nécessaire de renforcer la coopération bilatérale avec les pays tiers en matière de réglementation, par exemple avec les États qui ne sont pas parties à l'accord de 1958.

La Commission:

- tiendra pleinement compte, dans la conduite de sa politique commerciale, de l'importance du maintien d'un appareil productif automobile fort et compétitif en Europe, en employant des instruments tant multilatéraux que bilatéraux. Ces deux types d'outils devraient être employés pour répondre au problème clé de **l'élimination des barrières tarifaires et non tarifaires. Les ALE devraient tendre vers un démantèlement tarifaire complet** et une levée des obstacles non tarifaires. Les incidences globales de chaque négociation commerciale seront analysées de façon approfondie et exhaustive;
- évaluera les effets des accords commerciaux ainsi que leur incidence cumulée sur la compétitivité du secteur, en engageant une étude sur les ALE en vigueur et susceptibles d'être conclus dans un avenir proche. Cette dernière sera lancée prochainement par la Commission et achevée pour la fin de l'année 2013. Ses résultats seront examinés avec les parties concernées;
- adjoindra à la coopération multilatérale en matière réglementaire menée dans le cadre de la CEE-ONU une **coopération bilatérale**, en particulier avec les nouveaux acteurs de premier plan, mais aussi, par exemple, avec les États-Unis (dans le cadre du Conseil économique transatlantique) et le Japon.

Harmonisation internationale

L'harmonisation internationale des réglementations relatives aux véhicules représente depuis de nombreuses années une priorité pour la Commission. L'adoption de réglementations communes avec d'autres grands marchés dans le monde présente l'avantage de réduire les coûts de mise en conformité, génère des économies d'échelle et diminue les obstacles techniques au commerce. L'objectif général doit être d'ancrer le principe selon lequel un produit est «vérifié une fois, accepté partout», tout en garantissant la promotion et le maintien du niveau le plus élevé de sécurité et de respect de l'environnement. Le rapport final du groupe CARS 21 conclut que l'instrument le plus efficace, en vue d'une harmonisation réglementaire internationale, est l'accord de 1958 de la CEE-ONU. Celui-ci doit toutefois être modernisé pour tenir compte des besoins des économies émergentes et doit permettre la reconnaissance mutuelle et internationale de la réception par type de véhicules complets, à commencer par la catégorie des voitures particulières. La Commission est résolue à mettre en œuvre plusieurs actions dans les années à venir.

La Commission:

²⁶ Accord de 1958 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'harmonisation technique internationale dans le secteur des véhicules à moteur.

- promouvra et soutiendra activement une plus grande harmonisation internationale des réglementations relatives aux véhicules, selon les orientations exposées ci-après. La **réforme de l'accord de 1958 de la CEE-ONU**, composante clé de cette stratégie, visera à rendre **plus attrayantes pour les marchés tiers** l'adoption et la mise en œuvre des règlements internationaux. Les États membres et les parties intéressées sont invités à appuyer cet effort. La Commission pilotera l'élaboration d'une première proposition d'accord révisé en mars 2013;
- contribuera à **l'élaboration d'une première proposition en vue d'un nouveau règlement²⁷ concernant un système international de réception par type de véhicules complets** pour novembre 2013. Ce règlement permettra de réduire sensiblement la charge administrative liée à l'introduction d'un même modèle de véhicule dans plusieurs pays parties à l'accord de 1958.

Parallèlement à ses travaux concernant l'accord de 1958, la Commission s'efforcera également d'obtenir des résultats concrets au titre de l'accord de 1998²⁸. Le groupe de haut niveau UE-États-Unis sur l'emploi et la croissance, ainsi que la déclaration de Los Cabos²⁹, qui reconnaît les bénéfices potentiels d'un accord global de libre-échange entre l'Union européenne et les États-Unis, ont récemment suscité un certain élan politique. Il semble dès lors plus probable que les États-Unis s'engagent pleinement dans ce processus et que les travaux menés au titre de l'accord de 1998 de la CEE-ONU portent leurs fruits. Le domaine d'activité le plus prometteur est celui des technologies innovantes, notamment l'hydrogène et les systèmes de propulsion électrique. La Commission a, avec les services américains, assumé en 2011 un rôle de chef de file lors du lancement des travaux sur les véhicules électriques dans le cadre du Conseil économique transatlantique. Par la suite, deux groupes de travail informels ont été créés, le premier consacré aux exigences réglementaires en matière de sécurité et le second, aux performances environnementales des véhicules électriques. Ces groupes n'ont pas tardé à susciter l'intérêt de bon nombre des autres parties contractantes et sont devenus des enceintes multilatérales au titre de l'accord de 1998. Ils devraient produire des résultats concrets dans les prochaines années.

La Commission:

- **pilotera les travaux des deux groupes de travail informels, respectivement sur la sécurité et sur les performances environnementales des véhicules électriques**, en vue de l'adoption, en 2014, d'un règlement technique mondial (RTM) relatif à la sécurité des véhicules électriques et d'un rapprochement des politiques en matière de performances environnementales de ces mêmes véhicules. Ces deux groupes de travail informels ont été créés à l'initiative de l'Union européenne et des États-Unis, mais ont déjà attiré une large participation, notamment du Japon, de la Chine et du Canada. L'adoption d'un RTM sur la sécurité des véhicules électriques sera primordiale pour garantir des économies d'échelles aux constructeurs et pour rassurer les consommateurs quant au niveau de sécurité des véhicules électriques;

²⁷ Selon les principes bien établis de l'accord de 1958, les parties contractantes qui appliquent la version la plus stricte de la réglementation relative à l'homologation internationale de véhicules complets ne seront pas tenues d'accepter les homologations accordées sur la base d'une version moins stricte.

²⁸ Des règlements techniques mondiaux sont élaborés au titre de l'accord de 1998.

²⁹ MEMO/12/462 du 19.6.2012.

- favorisera, sur la base des informations communiquées par les parties prenantes, une coopération internationale renforcée entre organismes de normalisation, en vue de parvenir à des normes communes ou compatibles en matière de sécurité des véhicules électriques, d'infrastructures et d'interopérabilité.

4.4. Anticipation de l'adaptation et gestion de la restructuration

Les paramètres économiques et sociaux évoluent au fil du temps, modifiant ainsi la position concurrentielle des sites de production. Ce seront les entreprises, les travailleurs et les économies les plus prompts à s'adapter à cette nouvelle donne qui bénéficieront d'un avantage sur le marché mondial. Les points forts de l'économie européenne reposent sur la connaissance et l'excellence. Autrement dit, l'Europe doit investir dans son capital humain et adapter ses capacités de production aux nouvelles réalités, notamment aux nouvelles technologies et aux marchés en pleine évolution. L'intervention publique devrait être ciblée afin d'aider les travailleurs et les entreprises à s'adapter, de préserver le marché intérieur, de garantir des conditions de concurrence équitable et de limiter autant que faire se peut les conséquences sociales de toute restructuration.

Capital humain et compétences

L'investissement dans le capital humain, par l'intermédiaire du développement des compétences et de la formation, est une condition nécessaire pour conserver une base manufacturière en Europe. Pour assumer un rôle de premier plan dans les technologies innovantes, l'Europe devra pouvoir compter sur la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée, un facteur essentiel pour la croissance et la compétitivité de l'industrie automobile. Par ailleurs, ce secteur est d'ores et déjà confronté à des pénuries de main-d'œuvre qualifiée et doit recenser précisément les compétences dont il aura besoin à l'avenir. Il convient de garantir aux travailleurs un accès à des qualifications adaptées, mais aussi à la formation professionnelle et à l'apprentissage tout au long de la vie.

La pénurie des compétences est un problème critique. Il est nécessaire d'entreprendre des actions rapides au niveau national, assorties d'objectifs à long terme, en vue de moderniser en profondeur les systèmes d'éducation et de formation. L'objectif est d'améliorer l'offre de compétences par l'introduction de nouveaux programmes et par une ouverture des systèmes d'éducation et de formation, grâce aux TIC et à de nouvelles formes de partenariats avec les employeurs. Au niveau européen, ce problème ne concerne pas seulement l'automobile, mais aussi d'autres secteurs. La Commission définira prochainement une série de priorités stratégiques pour y remédier, dans une communication invitant à repenser les systèmes éducatifs et à investir dans les compétences pour obtenir de meilleurs résultats socio-économiques. Dans la mesure où il s'agit là d'une question horizontale, elle est également traitée dans le cadre de la politique de l'emploi de l'Europe, notamment au titre du récent «paquet emploi»³⁰. En outre, les initiatives sectorielles à venir seront d'une importance capitale. Compte tenu de l'évolution des besoins en compétences constatée sur le marché du travail dans l'Union européenne, une solution de complément pourrait consister à attirer les compétences nécessaires depuis les pays tiers.

La Commission:

³⁰ COM(2012) 173 final du 18.4.2012.

- appuiera, à la suite des études de faisabilité et d'évaluation de la valeur ajoutée effectuées récemment, la création en 2013 d'un **Conseil européen des compétences dans l'industrie automobile**³¹, qui réunira les organisations nationales étudiant le développement des compétences et l'emploi dans ce secteur. Ce conseil comptera également des représentants des employeurs et des travailleurs au niveau européen et national, ainsi que des représentants des prestataires d'enseignement et de formation. Il encouragera l'apprentissage collégial fondé sur l'échange d'informations et de bonnes pratiques, tout en offrant une plateforme de dialogue. Le conseil analysera **dans un premier temps les tendances en matière d'emploi et de compétences dans le domaine de l'automobile, ce qui donnera lieu à des recommandations** adressées aux responsables politiques, aux prestataires d'enseignement et de formation, et à d'autres parties prenantes;
- encouragera le **recours au Fonds social européen (FSE) pour la reconversion et la requalification des travailleurs**. Sans préjudice des décisions qui seront prises au titre du cadre financier pluriannuel concernant le FSE, les États membres seront encouragés à faire davantage usage des projets systémiques axés sur les besoins en compétences, la mise en adéquation des compétences et l'anticipation des changements. Ils seront également incités à proposer des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie.

Mesures face à l'ajustement industriel

D'une part, l'industrie automobile est confrontée à un problème de disponibilité de main-d'œuvre qualifiée; d'autre part, elle doit faire face aux conséquences sociales de sa restructuration, lorsque les pertes d'emplois sont inévitables. Certaines décisions de restructuration ont déjà été prises, qui témoignent de l'érosion des ventes sur le marché européen. D'autres mesures d'ajustement seront peut-être nécessaires. Il est crucial d'éviter que les fermetures d'usines ou les diminutions d'activité provoquent une réaction en chaîne dans l'ensemble d'une économie régionale par suite des licenciements. Les sociétés sont tenues d'observer les directives de l'Union européenne concernant les licenciements collectifs, l'information et la consultation des travailleurs, ainsi que les bonnes pratiques en matière d'anticipation du changement³². À cet égard, un dialogue social sain à tous les niveaux (celui des entreprises, le niveau local, national et de l'Union européenne) est une composante clé de l'anticipation et de la bonne gestion des processus de restructuration. Ces derniers relèvent pour l'essentiel de la responsabilité de l'industrie; la Commission, les États membres et les autorités locales ont cependant un rôle complémentaire à y jouer.

Au début de l'année 2012, la Commission a adopté un livre vert sur les restructurations, qui vise à dresser l'inventaire des pratiques et politiques efficaces en matière de restructuration et d'adaptation au changement³³.

³¹ Ce projet est géré par les partenaires sociaux et soutenu par la DG Emploi, affaires sociales et inclusion de la Commission européenne.

³² Ces bonnes pratiques recouvrent notamment le texte commun adopté par les partenaires sociaux européens en 2003 et intitulé «Orientations de référence pour gérer le changement et ses conséquences sociales», lequel n'a cependant pas été adopté formellement par la Confédération européenne des syndicats.

³³ COM(2012) 7 final.

La Commission a proposé de maintenir le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) sur la période 2014-2020, d'améliorer son fonctionnement et d'élargir son champ d'action, en particulier à de nouvelles catégories de travailleurs (par exemple, les travailleurs temporaires). À ce jour, le FEM a octroyé une assistance dans seize dossiers relevant du secteur automobile. Près de 21 000 travailleurs de l'automobile ont été aidés par ce fonds pour un montant de 113 millions d'euros.

La Commission:

- continuera à **surveiller et à analyser les restructurations pour s'assurer du strict respect de la législation de l'Union européenne**, en particulier en ce qui concerne les aides d'État et les règles du marché intérieur;
- **recensera les bonnes pratiques et promouvra une démarche d'anticipation des restructurations**, en consultation avec les représentants des régions à forte activité automobile, les autorités responsables de l'emploi et les acteurs du secteur, partenaires sociaux compris;
- réactivera sa **task-force interservices afin d'analyser et de suivre les principaux cas de fermetures d'usines ou de réduction substantielle d'activité dans l'automobile**. Cette task-force s'est montrée, par le passé, active et très efficace dans certains dossiers relevant de l'industrie automobile³⁴. Elle rationalisera l'utilisation des fonds européens concernés (en fournissant une assistance technique, en réduisant les délais d'attente, en prodiguant des conseils quant à l'utilisation la plus efficace des ressources, en assurant un suivi et en établissant des rapports);
- **invitera les États membres à envisager le recours au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM)** lors des fermetures d'usine et des réductions d'activité substantielles;
- encouragera les États membres à faire appel à des **dispositifs de flexibilité du travail** et à avoir recours à **des cofinancements par le FSE**, en soutien aux sous-traitants qui pourraient avoir besoin d'un délai supplémentaire pour trouver de nouveaux clients à la suite de la fermeture ou de la réduction des activités d'une usine automobile.

5. SUIVI ET GESTION

Les débats constructifs qui se sont déroulés au sein du groupe de haut niveau CARS 21 ont mis en évidence l'utilité et la nécessité de la poursuite du dialogue entre les principaux acteurs de ce secteur industriel stratégique (tant ceux du secteur privé que du secteur public, ainsi que de la société civile). Par ailleurs, la version mise à jour de la communication relative à la politique industrielle appelle à la création d'une task-force sur les véhicules propres.

La Commission propose le lancement du processus CARS 2020, afin de suivre et de faire le point régulièrement sur la mise en œuvre des recommandations du groupe CARS 21 et du plan d'action. Ce processus supposerait la tenue annuelle d'une réunion informelle à haut niveau, préparée par un groupe de «sherpas». Dans un souci de cohérence et de continuité, la

³⁴ Par exemple, les cas de Volkswagen-Forest et de MG Rover dans les West Midlands.

composition de ce groupe de travail resterait identique à celle du groupe CARS 21, sans préjudice d'éventuels ajustements.

En outre, des réunions ad hoc d'experts spécialisées pourraient être organisées en vue de renforcer la base de connaissances de la Commission et d'élargir la consultation des parties intéressées.

La Commission:

- mettra en place en 2013 un **processus de haut niveau dénommé «CARS 2020»**, afin de contrôler la mise en œuvre des recommandations du groupe CARS 21 et des mesures exposées dans le présent plan d'action;
- organisera **des réunions ad hoc d'experts sur les questions économiques et de compétitivité** dans le secteur automobile.

Il appartiendra au nouveau Collège d'analyser si ce processus doit être maintenu sous la forme proposée, ou si des adaptations ou aménagements peuvent s'avérer nécessaires.