

**Avis du Comité économique et social européen sur le thème «La stratégie de l'UE en matière de mobilité et les chaînes de valeur industrielles de l'UE: approche des écosystèmes dans le secteur automobile»**

(avis d'initiative)

(2022/C 105/05)

Rapporteur: **Arnaud SCHWARTZ**

Corapporteuse: **Monika SITÁROVÁ**

Décision de l'assemblée plénière	25.3.2021
Base juridique	Article 32, paragraphe 2, du règlement intérieur Avis d'initiative
Compétence	Commission consultative des mutations industrielles (CCMI)
Adoption en section	29.9.2021
Adoption en session plénière	20.10.2021
Session plénière n°	564
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	235/1/5

## 1. Conclusions et recommandations

1.1. Le CESE considère que l'écosystème automobile européen peut occuper une position d'avant-garde dans la conception et le déploiement de solutions de mobilité durable. Par conséquent, il doit activement élaborer des stratégies pour aiguiller les bouleversements qui s'opèrent actuellement dans le paysage automobile européen et les grandes tendances qui le traversent.

1.2. Pour réduire les émissions des transports de 90 % d'ici à 2050, le CESE attend de l'Union européenne qu'elle s'emploie à rendre durables tous les modes de transport, et qu'elle fasse en sorte dans le même temps que d'autres solutions durables soient largement disponibles et accessibles pour les citoyens européens. Cet objectif peut être atteint grâce à une combinaison intelligente de motorisations qui ménagerait un juste équilibre entre la protection de l'environnement, une utilisation efficace des ressources renouvelables, la viabilité économique et l'adhésion des consommateurs, tout en respectant le principe de neutralité technologique.

1.3. Le CESE a la ferme conviction que la mobilité individuelle doit rester accessible et abordable pour tous, en particulier pour les personnes qui n'ont pas accès à des transports publics de qualité ni à d'autres solutions de mobilité pour se déplacer quotidiennement entre leur domicile et leur lieu de travail. Il faut à tout prix éviter la formation d'un clivage dans la société, entre les personnes qui peuvent se permettre d'acheter une voiture écologique et celles qui n'en ont pas les moyens. À cet égard, le CESE adresse une mise en garde quant au déploiement d'un système proche de celui du SEQE pour le transport routier, qui pourrait entamer le soutien du public en faveur d'une moindre dépendance de ce secteur aux ressources fossiles si les groupes à faibles revenus et ceux qui sont tributaires du transport routier pour leur subsistance ne bénéficient pas d'une compensation adéquate.

1.4. Le CESE relève que le secteur automobile européen est depuis toujours un chef de file mondial et un vecteur de croissance et d'emplois. Dans la transition vers le modèle d'un système de transport routier numérisé et décarboné, il devrait conserver cette position et tracer les trajectoires de transformation qui lui permettront de faire front aux tendances qui bouleversent actuellement son ordre de marche. Pour ce faire, le secteur devrait s'appuyer sur les atouts qui sont les siens en matière de technologies, sa main-d'œuvre qualifiée, son ingénierie de classe mondiale, des consommateurs exigeants, des chaînes d'approvisionnement sophistiquées, une forte culture des PME et un dialogue social constructif.

1.5. Le lancement réussi du projet important d'intérêt européen commun (PIIEC) sur les batteries a prouvé que la mise en commun de ressources publiques et privées contribue à l'évidence au renforcement de la chaîne d'approvisionnement du secteur automobile. Le CESE est par conséquent convaincu que des PIIEC supplémentaires doivent être envisagés dans ce secteur, par exemple pour l'hydrogène (le projet est en préparation), les voitures automatisées et connectées, l'économie circulaire, les matières premières, etc. Des mesures énergiques doivent être prises pour résorber les goulets d'étranglement

dans l'approvisionnement en semi-conducteurs, et la création d'un second PIIEC pour les semi-conducteurs contribuerait à apporter une solution à ce problème.

1.6. Le CESE attend de l'Union qu'elle soutienne des conditions de concurrence équitables à l'échelle mondiale. L'Europe doit avoir pour ambition de maintenir sa forte position exportatrice dans le secteur automobile. Dès lors, des mesures doivent être prises pour:

- défendre la réciprocité dans les relations commerciales (accès aux marchés, marchés publics, investissements, respect des droits de propriété intellectuelle, subventions),
- conclure des accords bilatéraux de libre-échange (comprenant un chapitre sur le secteur automobile/le transport routier),
- lutter contre les pratiques commerciales déloyales (subventions, accords bilatéraux de libre-échange, différences de prix du carbone, dumping social et environnemental),
- promouvoir la coopération internationale autour des voitures propres et des technologies utilisant des carburants faiblement émetteurs de carbone.

1.7. La transformation du secteur automobile aura de profondes répercussions quant à la quantité et à la qualité des emplois dont celui-ci a besoin. Dès lors, des politiques actives du marché du travail sont nécessaires pour maintenir l'aptitude à l'emploi de la main-d'œuvre grâce, par exemple, à des initiatives de renforcement des compétences et de reconversion professionnelle (à l'image de l'Alliance pour les compétences dans l'automobile), afin de doter les travailleurs des compétences qui seront nécessaires à l'avenir. Pour les salariés qui doivent quitter le secteur, une transition en douceur vers un autre emploi doit être garantie (en plus des dispositifs de retraite anticipée).

1.8. Le CESE préconise un recensement précis des conséquences de la transition écologique et numérique du secteur afin de déterminer les régions et les parties de la chaîne d'approvisionnement qui sont les plus menacées. De même, il sera nécessaire de surveiller la manière dont l'implantation de l'industrie évolue en raison de la décarbonation et de la numérisation, en tenant compte de toutes les étapes concernées du cycle de vie. Devant l'ampleur des défis que la chaîne d'approvisionnement automobile doit relever, le CESE juge indispensable de créer à l'intention du secteur un mécanisme pour une transition juste, afin de mettre en place les mesures d'accompagnement nécessaires pour éviter les dommages sociaux et pour garantir une transition empreinte de responsabilité sociale.

## 2. Observations générales

### La situation actuelle

2.1. L'automobile a toujours constitué **un pilier de l'industrie de l'Union européenne**, étroitement relié aux secteurs en amont, tels que l'acier, les produits chimiques et le textile, mais aussi à ceux situés en aval, comme les technologies de l'information et de la communication, la réparation, les carburants, les lubrifiants et les services de mobilité. Ce secteur représente plus de 8 % du PIB de l'Union européenne et 28 % de ses dépenses totales de recherche et développement, et il dégage un vaste excédent commercial à l'exportation. L'avenir du secteur automobile européen dépendra toutefois de sa capacité à procéder aux ajustements fondamentaux qui lui seront nécessaires pour relever les défis sans précédent auxquels il est aujourd'hui confronté.

2.2. Le secteur automobile européen est **à la veille d'un renouvellement complet de son modèle**, fruit de la transition complexe qui s'opère vers une économie numérique et écologique. Le 28 novembre 2018, la Commission a adopté sa vision à long terme d'une économie neutre pour le climat d'ici à 2050. Le secteur des transports s'y distingue par le rôle important qu'il joue dans cette transition. Le pacte vert pour l'Europe de décembre 2019 établit un cadre stratégique pour atteindre la neutralité climatique. Il exige une réduction de 90 % des émissions dues aux transports d'ici à 2050. Dans ce contexte, l'Union européenne a décidé de réviser son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, pour les faire baisser d'au moins 55 %. Pour atteindre cet objectif, la Commission a présenté, le 14 juillet 2021, son train de mesures «Ajustement à l'objectif 55» portant révision du règlement sur la répartition de l'effort, de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>.

2.3. Le passage des combustibles fossiles à une énergie faiblement émettrice de carbone ainsi que le mouvement de transfert qui verra la création de valeur ajoutée se déplacer de la production de masse de véhicules vers la fourniture de services de mobilité entraîneront de **fortes turbulences pour le secteur**, pour les nombreuses PME qui évoluent dans ses chaînes d'approvisionnement complexes, ainsi que pour les 13,8 millions de travailleurs qu'il emploie. Par conséquent, tout l'enjeu consistera à gérer cette transition vers un bilan net nul en matière d'émissions d'une manière qui soit acceptable sur le plan social.

## Les grandes tendances qui bouleversent l'ordre établi

2.4. **La mondialisation** — Alors que les ventes d'automobiles ralentissent sur les marchés arrivés à maturité, elles sont en croissance sur les marchés émergents. Par conséquent, le centre de gravité économique se déplace depuis l'Union européenne et les États-Unis vers l'Asie. À l'heure actuelle, la Chine produit à la chaîne 26 millions de voitures par an, contre 22 millions dans l'Union. La Chine figure aussi parmi les pionniers de la production de véhicules électriques et elle dispose d'un marché des batteries à maturité. Le Japon et la Corée ont également une longueur d'avance dans le domaine des batteries et sont en nette position de force dans celui des semi-conducteurs. L'Europe rencontre par ailleurs des difficultés pour accéder à un approvisionnement éthique en matières premières telles que le lithium et le cobalt <sup>(1)</sup>. Enfin, le secteur automobile doit prendre en considération la montée des tensions géopolitiques.

2.5. **Le défi du développement durable** — D'après la vision exposée dans la stratégie de l'Union pour une mobilité durable et intelligente, «[d]'ici à 2030, au moins 30 millions de voitures [...] "zéro émission"» circuleront sur les routes d'Europe. Le 14 juillet dernier, la Commission européenne a proposé qu'à partir de 2035, seuls les véhicules à émissions nulles soient autorisés à être commercialisés. Pour y parvenir, il faudra augmenter vigoureusement la part des véhicules à émissions nulles dans le parc existant (de 0,2 % actuellement à 11-14 % en 2030) <sup>(2)</sup>. La concrétisation des objectifs du pacte vert offrira des avantages aux acteurs qui en prendront l'initiative en premier, et elle viendra conforter la position dominante de l'Europe dans le domaine des technologies sobres en carbone ainsi que sa compétitivité sur la scène mondiale. Elle implique aussi d'investir massivement dans le développement de nouvelles motorisations (électriques à batterie, hybrides, à l'hydrogène) et de carburants d'origine non fossile pour alimenter les moteurs traditionnels, lesquels resteront présents dans le parc pendant encore longtemps. La vitesse à laquelle ces motorisations et ces carburants seront adoptés dépendra d'un cadre réglementaire qui s'y prête et des délais d'amortissement de ces investissements. Il est reconnu dans la stratégie de mobilité durable et intelligente de l'Union qu'il faut «rendre tous les modes de transport plus durables». Une telle approche nécessite de se tourner vers des véhicules à émissions basses ou nulles ainsi que vers des carburants renouvelables et faiblement émetteurs de carbone pour le transport terrestre, par voie d'eau et aérien.

2.6. **L'évolution des mentalités chez les consommateurs** — Les comportements en matière de mobilité évoluent. Une nouvelle génération de consommateurs est moins encline à posséder une voiture, car nombre d'entre eux vivent dans un milieu urbain, où les systèmes de transport collectif sont bien établis. Plutôt que de posséder une automobile, ils se tournent vers d'autres solutions de mobilité (partage de véhicule, services de VTC, micromobilité). D'autres tendances qui étaient déjà visibles auparavant ont été renforcées par la pandémie, comme les achats en ligne, le travail à distance, la visioconférence ou les services de livraison. Elles entraîneront une baisse de la mobilité par la voiture individuelle, tandis que l'utilisation des véhicules utilitaires sera quant à elle appelée à augmenter.

2.7. **Une plus grande connectivité** — L'objectif des technologies numériques est de permettre aux voitures d'être presque constamment connectées. Les avantages potentiels qui pourraient en découler pour de nouveaux modèles économiques fondés sur les données sont considérables. Les voitures intelligentes seraient équipées de dispositifs de sécurité active, d'interfaces d'information et de divertissement, de services d'informations routières, d'un système de communication du véhicule à l'infrastructure, etc.

2.8. **L'automatisation progressive des voitures** — La marche vers l'avènement des voitures à conduite autonome mènera à des niveaux sans cesse plus poussés de fonctionnalités autonomes à bord des véhicules. La conduite automatisée nécessiterait d'énormes investissements dans les logiciels, les réseaux de communication et les équipements matériels (radars, lidars, transpondeurs). Elle pose aussi de nombreux problèmes en ce qui concerne la fiabilité, le cadre juridique, les prix, l'équipement routier et les responsabilités.

2.9. **La numérisation de la production** — C'est l'industrie automobile qui a inventé la chaîne de montage (Ford), les principes de la production «au plus juste» ou *lean manufacturing* (Toyota) et les plateformes de production mondialisée (VW). Aujourd'hui, elle embrasse les principes de «l'industrie 4.0», avec une robotisation avancée, des chaînes d'approvisionnement numériquement intégrées, des systèmes de fabrication avancés et une fabrication additive.

## Les conséquences de la transformation écologique et numérique

2.10. Une industrie automobile de taille réduite, numérisée et décarbonée posera **d'immenses défis en matière d'emploi**. Les véhicules électriques à batterie ont moins de composants et sont plus simples à produire, et c'est au moins 36 % de leur valeur ajoutée qui réside dans leurs batteries. Une extrapolation réalisée à partir d'une étude récente de l'institut allemand IFO indique que 620 000 emplois seront menacés dans la chaîne de valeur européenne des systèmes de motorisation traditionnels. Des solutions peuvent être trouvées en partie grâce aux départs (anticipés) à la retraite <sup>(3)</sup>, par exemple, ou plus largement en révolutionnant l'avenir du travail <sup>(4)</sup>. Inversement, la transition créera également de nouveaux emplois dans des industries adjacentes, telles que l'électronique de puissance, les réseaux intelligents, les infrastructures routières et les infrastructures de recharge, les batteries, les nouveaux matériaux et les systèmes de motorisation alimentés par des carburants de substitution.

<sup>(1)</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip\\_20\\_2312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_20_2312)

<sup>(2)</sup> Document de travail des services de la Commission — Stratégie de mobilité durable et intelligente, SWD(2020) 331, p. 248.

<sup>(3)</sup> Falck, O., et Czernich, N., «Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland», mai 2021, institut IFO; [https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021\\_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf](https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf)

<sup>(4)</sup> <https://eeb.org/library/escaping-the-growth-and-jobs-treadmill/>

2.11. **Une tendance à la consolidation et des alliances stratégiques** sont à l'œuvre (avec par exemple Stellantis ou les alliances conclues entre BMW et Mercedes et entre VW et Ford), dans un objectif de mise en commun de la recherche et du développement portant sur les nouvelles motorisations et de regroupement des achats de composants. Ces fusions et alliances déboucheront toujours sur de nouvelles stratégies d'entreprise, une redéfinition de l'implantation industrielle, des délocalisations vers des régions où la main-d'œuvre coûte moins cher, des plans de suppression d'emplois et une pression accrue sur les fournisseurs. En procédant à la scission de leurs activités parvenues à maturité, les entreprises peuvent focaliser leurs ressources sur les nouvelles motorisations.

2.12. **Des frontières d'une porosité croissante entre le secteur automobile et celui des technologies de l'information** — Les technologies de l'information vont s'insérer dans tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement. Les données deviendront une nouvelle matière première et une source de revenus. L'industrie est en pleine recomposition à l'échelle mondiale et voit de nouveaux acteurs investir le terrain: les prestataires de mobilité (Uber), les géants de l'informatique (Google, Apple, Baidu), les fabricants de puces (Intel, NXP, STM), les fabricants de batteries (Panasonic, CATL, LG) et les équipementiers émergents (Tesla).

2.13. **La valeur ajoutée pourrait se détourner du cœur de métier de l'industrie automobile (équipementiers)** au profit d'autres maillons de la chaîne d'approvisionnement, dès lors que la part des technologies de l'information en pourcentage de la valeur ajoutée ne fera qu'augmenter au détriment des composants mécaniques.

2.14. Il est probable que de plus en plus de **valeur ajoutée sera créée dans les services de mobilité**, comme les services de VTC, le covoiturage, le partage de véhicule et une myriade de services numériques, tels que les applications de navigation, les interfaces d'information et de divertissement, la publicité et les systèmes avancés d'aide à la conduite. Ces évolutions donneront le jour à de nouveaux modèles économiques: là où les équipementiers voient dans le secteur automobile un marché de 100 millions de véhicules, les plateformes numériques l'envisagent comme un marché où 10 000 milliards de kilomètres peuvent être vendus chaque année.

2.15. La **structure de l'emploi dans le secteur sera complètement remaniée**. Ce sont de nouvelles compétences et expériences qui seront requises (électronique, électrochimie, nouveaux matériaux, technologies de l'information), avec en parallèle un recul de la demande de compétences mécaniques traditionnelles. Doter la main-d'œuvre de telles compétences constituera un défi important pour le secteur automobile.

2.16. Toutes les grandes tendances évoquées plus haut se renforceront mutuellement. S'il est très largement admis qu'un phénomène de rupture est d'ores et déjà engagé et est appelé à changer la donne, la priorité pour tous les acteurs en présence doit être désormais de rendre la transition sociale vers des transports décarbonés plus progressive, en organisant une transition juste. Pour qu'elle soit acceptée, la mobilité durable doit être abordable pour tous.

### 3. Maîtriser la transformation

#### Environnement: passer à la vitesse supérieure en matière de durabilité

3.1. **Pour réduire les émissions des transports de 90 % d'ici à 2050, l'Union devrait s'employer à rendre durables tous les modes de transport, et faire en sorte dans le même temps que d'autres solutions durables soient largement disponibles et accessibles pour les citoyens européens. Cet objectif peut être atteint grâce à une combinaison intelligente de motorisations qui ménagerait un juste équilibre entre la protection de l'environnement, une utilisation efficace des ressources renouvelables, la viabilité économique et l'adhésion des consommateurs, tout en respectant le principe de neutralité technologique.** Différentes stratégies devront être combinées à cet effet:

- la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> «du réservoir à la roue» (48 V, hybrides, électricité, hydrogène, moteurs à combustion interne plus efficaces, etc.),
- la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue». Il convient de soutenir le développement de carburants de synthèse et de biocarburants qui soient conformes aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies et aux critères de durabilité énoncés dans la directive relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables<sup>(5)</sup>, afin d'éviter qu'ils ne compromettent l'utilisation des terres, la biodiversité ou les forêts,
- une stratégie coordonnée pour des villes propres (grâce, par exemple, à une décarbonation du transport du dernier kilomètre, à des solutions de micromobilité innovantes, aux déplacements intermodaux),

<sup>(5)</sup> Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

- la réduction des émissions tout au long du cycle de vie (fabrication et recyclage),
- la réduction de l'intensité des émissions dans le secteur des transports (solutions de transport intelligentes, mobilité partagée). Pour chaque besoin de transport, une solution de mobilité durable doit être disponible (transport de marchandises de longue distance grâce aux biocarburants et aux carburants de synthèse/à l'hydrogène, motorisations électriques à batterie pour la livraison du dernier kilomètre dans les zones urbaines), dans le respect du principe de neutralité technologique,
- des incitations à moderniser d'anciens équipements en remplaçant les moteurs à combustion interne par des moteurs électriques, ou en les complétant (motorisation hybride) par des moteurs intégrés aux moyeux de roue,
- la réduction du poids des voitures nouvellement commercialisées <sup>(6)</sup>.

3.2. La Commission a l'intention de mettre en place un système proche de celui du SEQE pour le transport routier et les bâtiments. La tarification des émissions dues au transport routier sera équivalente à une taxation du carburant (à la différence près qu'elle relèvera de la majorité qualifiée). Les recettes seront utilisées pour indemniser les personnes qui sont tributaires d'un véhicule équipé d'un moteur à combustion interne, soit pour leur travail, soit parce qu'aucun autre moyen de transport n'est disponible. Sachant que la conception d'un mécanisme d'indemnisation de ce type promet d'être extrêmement complexe et que l'augmentation des prix des carburants lésera de manière disproportionnée les groupes à faibles revenus, le CESE n'est pas convaincu que cette solution soit la bonne, car elle entamera le soutien du public en faveur de la lutte contre le changement climatique. En lieu et place, il semble préférable, pour mettre le transport sobre en carbone à la portée de toutes les bourses, de s'employer à réduire le coût du cycle de vie des nouvelles motorisations et de faire baisser le coût des carburants à émissions nettes de carbone basses ou nulles.

3.3. **La priorité devrait être donnée aux «zones blanches» de la recharge.** À l'heure actuelle, 213 000 stations de recharge sont disponibles dans l'Union au total et 70 % d'entre elles sont concentrées dans trois pays: les Pays-Bas, l'Allemagne et la France. L'objectif étant de disposer de 1 million de chargeurs publics d'ici à 2025 et de 3 millions d'ici à 2030, **les lacunes à combler dans le développement des infrastructures sont énormes** (il est estimé dans la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente que les investissements supplémentaires qu'il faudra consacrer aux infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants faiblement émetteurs de carbone représentent 130 milliards d'EUR par an pour les dix ans à venir). C'est pourquoi le CESE est favorable à ce que des objectifs obligatoires soient mis en place. Le projet phare «Recharger et ravitailler» qui est prévu au titre de la facilité pour la reprise et la résilience ne fait qu'encourager les États membres à accélérer le déploiement de stations de recharge et de ravitaillement dans le cadre de leurs plans de relance. Il convient de prêter une attention particulière aux logements, à la préparation des réseaux en vue d'une intégration accrue des véhicules électriques, à l'interopérabilité des infrastructures de recharge, au développement de services de recharge intelligents (moyennant par exemple un équilibrage de la charge) et à l'approvisionnement en carburants renouvelables et faiblement émetteurs de carbone. Maintenant que les véhicules utilitaires lourds entièrement électriques deviennent une réalité, ils mériteraient eux aussi de faire l'objet d'une attention particulière.

3.4. Aussi longtemps que les véhicules traditionnels et électriques ne seront pas à parité de prix (laquelle est attendue entre 2025 et 2027), **des incitations financières seront nécessaires** pour soutenir la pénétration sur le marché des véhicules sobres en carbone. Ces incitations peuvent être de nature financière (subventions, allègements fiscaux, primes à la casse) ou autre (voies prioritaires, exemptions de péage, places de stationnement réservées), et peuvent notamment prendre la forme d'un cadre réglementaire cohérent pour encourager les investissements dans les carburants faiblement émetteurs de carbone. Il conviendrait de s'attacher tout particulièrement à rendre les parcs automobiles plus conformes aux exigences écologiques, car il pourrait s'agir là d'un levier important pour accélérer la transition, mais aussi parce que cette démarche contribuera à créer un marché de l'occasion pour les véhicules à émissions de carbone nulles ou faibles.

3.5. **Soutien en faveur du développement de l'économie circulaire dans l'écosystème automobile:** le recyclage, la réutilisation et le remanufacturation des voitures et des pièces. Les principes de l'économie circulaire devraient également être appliqués pour augmenter la quantité de matières premières secondaires à la disposition du secteur et réduire la dépendance à l'égard des importations. Toutefois, il ressort d'études récentes que les matériaux recyclés ne représenteront une masse suffisante pour être exploitables sur le marché que dans une dizaine d'années, lorsque les véhicules électriques auront atteint la fin de leur durée de vie. Il faut donc être réaliste et comprendre que l'extraction primaire est essentielle, au moins pour les années 2020. Dès lors, c'est la diversification des chaînes d'approvisionnement, assortie d'une stratégie minière écologique et éthique, qui doit garantir la sécurité de l'approvisionnement. En outre, la révision à venir de la directive 2000/53/CE <sup>(7)</sup> relative aux véhicules hors d'usage devra tenir compte de l'électrification des véhicules et de la nécessité de développer des marchés pour les matières secondaires.

<sup>(6)</sup> Les parts respectives des voitures d'un poids inférieur à 1 000 kg et supérieur à 1 500 kg vendues en France sont passées de 36 % et 7 % en 1998 à 15 % et 16 % en 2019 (Eurostat).

<sup>(7)</sup> Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34).

### **Économie: maintenir et étendre l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement automobile au sein de l'Union**

3.6. Promouvoir la collaboration industrielle — Les énormes budgets de recherche et développement (60 milliards d'EUR par an à ce jour) qui sont investis à l'heure actuelle dans le développement d'une mobilité décarbonée, connectée, automatisée et partagée appellent une collaboration industrielle et des partenariats public-privé. À cet égard, le déploiement de partenariats pour l'innovation au titre du pôle n° 5 («Climat, énergie et mobilité») du programme Horizon Europe (hydrogène propre, batteries, mobilité connectée et automatisée, transport routier à émissions nulles, promotion de la transition urbaine) mérite un soutien sans réserve. Par ailleurs, les alliances industrielles nouées sous l'égide de la Commission européenne (comme pour les batteries, l'hydrogène, les matières premières ou encore celle annoncée pour la chaîne de valeur des carburants renouvelables et faiblement émetteurs de carbone) offrent une plateforme ouverte et étendue pour établir des feuilles de route stratégiques, et pour coordonner la recherche et le développement, les investissements et la commercialisation de nouvelles innovations. Enfin, il est évident que la mise en commun de ressources publiques et privées dans des projets importants d'intérêt européen commun (PIIEC) renforcera la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile européenne, réduira les dépendances stratégiques et favorisera la double transition écologique et numérique. De nouveaux PIIEC doivent être envisagés, pour les voitures connectées et automatisées, l'économie circulaire, l'intégration des systèmes énergétiques, l'approvisionnement en matières premières, l'économie des données ou encore les semi-conducteurs.

3.7. **Les défis posés par le développement d'une chaîne de valeur durable et circulaire pour les batteries <sup>(8)</sup> au sein de l'Union** — Implanter localement la fabrication de batteries et de piles à combustible doit constituer un objectif fondamental pour l'Union. Les alliances constituées dans l'Union autour des batteries et de l'hydrogène méritent de bénéficier d'un soutien, et des ressources suffisantes doivent être mises à leur disposition. Ces alliances industrielles doivent donner lieu à des investissements massifs dans les sites de production et créer des milliers d'emplois en Europe. Il faudra veiller à ce que n'apparaissent pas, entre les régions d'Europe, des fractures telles que celles qui sont visibles à l'heure actuelle.

3.8. La grande tendance des voitures connectées et automatisées pourrait entraîner un mouvement de transfert qui verrait la valeur ajoutée se déplacer de la vente et de l'entretien des véhicules vers de nouveaux modèles économiques de rupture reposant sur les services fondés sur les données et la mobilité à la demande. L'écosystème automobile doit être préparé à s'engager dans ces nouveaux modèles économiques et à y pérenniser sa présence. Des normes technologiques et réglementaires seront nécessaires à cet effet, pour offrir de nouveaux services de mobilité innovants tels que le paiement à l'usage, la publicité géolocalisée ou encore les mises à jour et l'entretien des véhicules à distance. La création d'un espace européen des données relatives à la mobilité sera également essentielle pour maintenir la position dominante de l'Europe dans les services de mobilité numérique. Elle sera nécessaire aussi pour déployer les infrastructures de communications numériques requises et concevoir des feuilles de route visant à accroître les niveaux d'automatisation (y compris un cadre pour les essais à grande échelle, l'accès aux données et une nouvelle approche de la réception par type des véhicules). Par ailleurs, il faudra évaluer les retombées à long terme qu'auront des véhicules de plus en plus automatisés, en particulier sur l'emploi et les questions d'éthique, car il s'agit là d'un élément important pour les faire accepter dans la société. Enfin, le transport de marchandises étant susceptible de s'intensifier à l'avenir (commerce électronique), des solutions de mobilité pour un transport intelligent devront être mises au point sur la base d'une organisation multimodale des transports, du rapport coût/efficacité (combinaisons de véhicules de grande capacité) et de modes de transport durables, moyennant le recours à des solutions d'automatisation et de connectivité dans la chaîne logistique.

3.9. **Des technologies intelligentes et des solutions numériques fondées sur le modèle de «l'industrie 4.0»** doivent soutenir l'intégration des systèmes de production et contribuer à les rendre plus flexibles. Des systèmes de production améliorés (qui ne se limitent pas à l'intégration des procédés de production à l'échelle de l'entreprise) tout le long du circuit d'approvisionnement dans son intégralité rendront les chaînes d'approvisionnement du secteur automobile plus résilientes et viendront conforter la compétitivité. La numérisation doit être soutenue par la création d'un espace des données industrielles pour le secteur. Toutefois, ces technologies impliquent également une automatisation accrue dont les retombées seront négatives pour l'emploi, et cet aspect devra être traité.

3.10. **Soutenir des conditions de concurrence équitables à l'échelle mondiale.** L'Europe doit avoir pour ambition de maintenir sa forte position exportatrice dans le secteur automobile. Dès lors, des mesures doivent être prises pour:

- défendre la réciprocité dans les relations commerciales (accès aux marchés, marchés publics, investissements, respect des droits de propriété intellectuelle, subventions),
- conclure des accords bilatéraux de libre-échange (comprenant un chapitre sur le secteur automobile/le transport routier),
- lutter contre les pratiques commerciales déloyales (subventions, accords bilatéraux de libre-échange, différences de prix du carbone, dumping social et environnemental),
- promouvoir la coopération internationale autour des voitures propres et des technologies utilisant des carburants faiblement émetteurs de carbone.

<sup>(8)</sup> À cet égard, le rôle de la réglementation européenne relative aux batteries est décrit en détail dans l'avis JO C 220 du 9.6.2021, p. 128.

3.11. Le soutien apporté à une harmonisation technique mondiale dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) doit être renforcé. Des mesures énergiques doivent être prises pour résorber les **goulets d'étranglement dans l'approvisionnement en semi-conducteurs pour l'automobile**. La demande de semi-conducteurs continuera de croître à mesure que les voitures deviennent des dispositifs électroniques. À cet égard, le CESE soutient pleinement la proposition formulée dans la dernière communication en date relative à la politique industrielle, qui consiste à concevoir une panoplie d'outils en vue de réduire et de prévenir les dépendances stratégiques de l'Europe. De même, c'est un soutien sans réserve qu'il convient d'apporter à l'objectif fixé dans la «boussole numérique» européenne de doubler la part de l'Europe dans le marché mondial des semi-conducteurs, pour la faire passer de 10 à 20 %. La mise en place d'un second PIIEC en matière de semi-conducteurs contribuera certainement à atteindre cet objectif. Les États membres de l'Union devraient également concrétiser leur promesse de dépenser 20 % de la facilité pour la reprise et la résilience après la COVID-19 dans la transition numérique. D'autres mesures pourraient notamment consister à attirer des investissements directs étrangers et à établir une coopération stratégique entre les constructeurs automobiles et les fabricants de semi-conducteurs. Enfin, l'observatoire des technologies critiques doit surveiller de près les nombreuses autres dépendances stratégiques dans le secteur automobile: matières premières, hydrogène, batteries, énergies renouvelables, technologies en nuage, etc.

3.12. **Une réponse doit être apportée face aux conséquences du nouveau paysage automobile pour le marché de l'après-vente** — Le marché de l'après-vente automobile, qui emploie quatre millions de personnes, sera bientôt aux prises avec un profond changement structurel, causé par le recul des ventes, l'électrification, la baisse de la demande de carburants, les ventes en ligne et l'entretien réduit. Le secteur devra se réinventer en tant que fournisseur de services de mobilité: mise à jour des voitures, entretien préventif, services de VTC, partage de véhicule, et mise en place de modèles économiques de micromobilité. Des solutions devront être trouvées pour concilier des intérêts divergents en ce qui concerne l'accès aux données embarquées, et une plateforme interopérable et normalisée devra être instituée pour permettre au marché de l'après-vente de mettre au point des services fondés sur les données (comme le diagnostic à distance, la mise à jour des logiciels, l'entretien préventif).

#### **Société: gérer le changement et garantir une transition équitable sur le plan social**

3.13. La transformation du secteur automobile aura de profondes répercussions quant au nombre d'emplois requis dans la fabrication des voitures et de leurs composants, de même que sur les profils des emplois recherchés dans le cadre de ce nouveau modèle. Dès lors, des politiques du marché du travail devraient mettre l'accent sur le maintien ou l'augmentation de l'aptitude à l'emploi de la main-d'œuvre grâce à l'apprentissage tout au long de la vie, et sur la création de parcours flexibles qui relient le monde de l'éducation et le monde du travail (par exemple: systèmes de formation en alternance, marchés de l'apprentissage efficaces et certification des apprentissages non formels). La mobilité interne des travailleurs au sein des entreprises devrait être encouragée par le renforcement des compétences et la reconversion professionnelle, afin de les doter des compétences qui seront nécessaires à l'avenir (diminution des tâches manuelles et nette progression des aptitudes numériques, une attention particulière devant être portée au génie logiciel et électronique). Des initiatives européennes sectorielles, telles que Drives et Albatts, ou la nouvelle Alliance pour les compétences dans l'automobile, constituent des leviers essentiels pour relever le défi des compétences.

3.14. Pour les salariés qui doivent quitter le secteur, **une transition en douceur vers un autre emploi devrait être organisée**. Ils doivent se voir offrir un accès aux nouveaux emplois qui ne manqueront pas d'être créés dans des filières émergentes, par exemple dans l'informatique, les réseaux 5G, l'électronique de puissance, les infrastructures de recharge, la production d'énergies renouvelables, les réseaux intelligents, les routes intelligentes, les services de mobilité, les batteries, les carburants de substitution, le stockage de l'énergie, ou encore la production et la distribution d'électricité. La tâche sera loin d'être aisée, car ces emplois seront probablement créés ailleurs, avec un décalage dans le temps, et ils nécessiteront des compétences différentes de celles requises pour les emplois amenés à disparaître. La sécurité des revenus doit être garantie pendant la transition. Il est également possible d'éviter les licenciements collectifs au moyen de dispositifs de retraite anticipée, de chômage partiel et de réduction du temps de travail. Il convient de veiller à instaurer un dialogue social approprié afin de pouvoir anticiper le changement en temps utile et d'éviter les dommages et conflits sociaux.

3.15. Un **recensement précis des conséquences de la transition écologique et numérique du secteur** est nécessaire afin de déterminer les régions et les parties de la chaîne d'approvisionnement qui sont les plus menacées. Il convient d'éviter l'apparition de nouvelles fractures sociales entre l'Est et l'Ouest ou le Nord et le Sud de l'Europe. De même, il sera nécessaire de surveiller la manière dont l'implantation de l'industrie évolue en raison de la décarbonation et de la numérisation. Il y a lieu de se pencher attentivement sur les progrès qu'il est possible d'obtenir dans l'utilisation de la biomasse durable, car celle-ci ouvre également des perspectives en matière de création d'emplois, tout en tenant dûment compte, dans le même temps, de la nécessité de respecter les limites écologiques.

3.16. Toutes les parties prenantes (entreprises, syndicats, groupements, pouvoirs publics, agences pour l'emploi, organismes de développement régional) dans les régions de production de véhicules automobiles devraient travailler ensemble et de manière intensive à des **plans globaux de redéveloppement régional**.

3.17. **Il faut éviter l'apparition d'actifs irrécupérables dans les chaînes d'approvisionnement du secteur automobile** en apportant, en temps utile, un soutien adéquat aux nombreuses PME qui ne disposent pas des ressources (humaines et financières) pour restructurer leurs activités et se convertir à des modèles économiques plus prometteurs.

3.18. **La mobilité individuelle doit rester accessible et abordable pour tous**, en particulier pour les personnes qui n'ont pas accès à des transports publics de qualité ni à d'autres solutions de mobilité pour se déplacer quotidiennement entre leur domicile et leur lieu de travail. Une solution pour ce faire pourrait consister à offrir une compensation eu égard au prix plus élevé des nouvelles motorisations et des carburants à émissions nettes de carbone basses ou nulles qui peuvent être utilisés par les voitures traditionnelles. Il faut à tout prix éviter la formation d'un clivage dans la société, entre les personnes qui peuvent se permettre d'acheter une voiture écologique et celles qui n'en ont pas les moyens.

3.19. **Conclusion** — Le secteur automobile européen est depuis toujours un chef de file mondial et un vecteur de croissance et d'emplois. Dans la transition vers le modèle d'un système de transport routier numérisé et décarboné, il devrait conserver cette position et tracer les trajectoires de transformation qui lui permettront de faire front aux tendances qui bouleversent actuellement son ordre de marche. Pour ce faire, le secteur devrait s'appuyer sur les atouts qui sont les siens en matière de technologies, sa main-d'œuvre qualifiée, son ingénierie de classe mondiale, des consommateurs exigeants, des chaînes d'approvisionnement sophistiquées, une forte culture des PME et un dialogue social constructif. L'écosystème automobile européen doit se poster à l'avant-garde de la conception et du déploiement de solutions de mobilité durable. Par conséquent, il doit activement élaborer des stratégies pour aiguiller les bouleversements qui s'opèrent actuellement dans le paysage automobile européen et les grandes tendances qui le traversent. **Devant l'ampleur des défis que la chaîne d'approvisionnement automobile doit relever, le CESE juge indispensable de créer à l'intention du secteur un mécanisme pour une transition juste, afin de mettre en place les mesures d'accompagnement nécessaires pour éviter les dommages sociaux et pour garantir une transition empreinte de responsabilité sociale.**

Bruxelles, le 20 octobre 2021.

*La présidente*  
*du Comité économique et social européen*  
Christa SCHWENG

---