

**Avis du Comité économique et social européen sur «Les mutations industrielles et les perspectives du secteur des deux-roues motorisés en Europe» (avis d'initiative)**

(2010/C 354/05)

Rapporteur: **M. RANOCCHIARI**

Corapporteur: **M. PESCI**

Le 16 juillet 2009, le Comité économique et social européen a décidé, conformément à l'article 29, paragraphe 2, de son règlement intérieur, d'élaborer un avis d'initiative sur:

*«Les mutations industrielles et les perspectives du secteur des deux-roues motorisés en Europe».*

La commission consultative des mutations industrielles (CCMI), chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 4 février 2010.

Lors de sa 461<sup>e</sup> session plénière des 17 et 18 mars 2010 (séance du 18 mars 2010), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 140 voix pour et 2 abstentions.

## 1. Conclusions et recommandations

1.1 Le secteur des deux-roues motorisés revêt une importance considérable dans l'Union européenne, tant pour l'économie que pour l'emploi. Les constructeurs témoignent de réalités très différentes: certains opèrent à l'échelle mondiale dans l'ensemble des segments ou dans des segments très spécialisés, alors que d'autres exercent leurs activités à l'échelon national, voire local, sous une forme parfois proche de l'artisanat. Il en va de même en ce qui concerne les secteurs dérivés, qui comptent un pourcentage élevé de PME <sup>(1)</sup>.

1.2 Déclenchée par la crise au dernier trimestre 2008, la chute de la demande a entraîné une série de conséquences négatives pour l'ensemble du secteur, qui ont eu de graves retombées sur les plans structurel et de l'emploi (la baisse de 31 % de la demande a provoqué une diminution de 35 % du chiffre d'affaires et des commandes et a eu des répercussions désastreuses sur l'emploi). Les données provisoires concernant l'année 2009 confirment l'évolution négative du marché, qui accuse un déclin de 21 % par rapport à 2008 et de 25 % par rapport à 2007.

1.3 Le CESE craint que de nouvelles pertes d'emploi importantes ne se produisent dans le courant de 2010 si l'on ne développe pas sans délai des politiques destinées à soutenir le secteur.

1.4 Le 12 novembre 2009, le CESE a organisé une audition publique dans le cadre du 67<sup>e</sup> Salon international du cycle et de la moto de Milan, afin de recueillir d'autres témoignages de la part de constructeurs, d'équipementiers, de syndicats, d'utilisateurs, d'ONG et du monde universitaire. Cette audition est venue confirmer en substance les convictions du groupe de travail.

1.5 Dans le contexte ainsi tracé, le CESE:

- a) juge nécessaires des mesures adéquates visant à stimuler la demande de deux-roues motorisés dans les États membres et invite la Commission européenne, ainsi que les États membres, à encourager la mise en œuvre ou le renouvellement de ces mesures à moyen terme, en prenant plus particulièrement en compte les véhicules à faible empreinte écologique et performants sur le plan de la sécurité,
- b) souhaite que, dans le cadre de l'élaboration imminente de la proposition de règlement sur les deux-roues motorisés, la Commission suggère pour ce secteur des objectifs réalisables, progressifs, compatibles avec la conception, la fabrication et le marché, qui puissent garantir des solutions souples pour le secteur industriel et, partant, une moindre augmentation des coûts pour le consommateur, et qui tiennent compte de la conjoncture ainsi que de la grande diversité des produits,
- c) considère qu'une concurrence loyale exige une surveillance accrue concernant les autorisations et les marchés ainsi que la réciprocité des accords de libre-échange entre l'UE et le Sud-Est asiatique,
- d) invite la Commission à adopter, pour le secteur des deux-roues motorisés, une approche similaire à CARS21 <sup>(2)</sup> dans le but de favoriser les partenariats, la compétitivité et l'emploi,
- e) considère que le septième programme-cadre peut contribuer à la réalisation de ces objectifs et appelle de ses vœux la création d'une plateforme consacrée au secteur des deux-roues motorisés dans le but de soutenir les entreprises dont la production se situe en Europe et qui utilisent la filière européenne,
- f) invite le secteur industriel à poursuivre les restructurations, fusions et acquisitions et à mettre davantage l'accent sur le développement de coopérations, y compris avec les équipementiers, afin de maximaliser toutes les synergies possibles,

<sup>(1)</sup> Une liste des constructeurs et d'autres informations sur le secteur des deux-roues motorisés sont consultables sur le site internet de la CCMI ([http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions\\_reports/total\\_list/index\\_fr.asp#PTW](http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_fr.asp#PTW)).

<sup>(2)</sup> Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile européen au XXI<sup>e</sup> siècle (groupe de haut niveau «CARS 21», 2007).

- g) juge nécessaire de développer le dialogue social pour favoriser l'emploi dans ce secteur, en créant des normes européennes en matière de formation continue et de spécialisation des travailleurs et, dans le même temps, d'encourager la réduction du travail précaire,
- h) invite la Commission à réserver une place importante aux deux-roues motorisés dans le cadre des mesures prévues par le plan d'action pour la mobilité urbaine, en raison de la contribution indéniable que ce secteur est susceptible d'apporter à la réalisation d'une mobilité plus durable.

## 2. Le secteur des deux-roues motorisés dans l'UE

2.1 Le secteur des deux-roues motorisés revêt une importance considérable dans l'UE tant pour l'économie et que pour l'emploi. S'il présente quelques similitudes avec le secteur automobile <sup>(3)</sup>, il est cependant caractérisé par un certain nombre de spécificités: une taille plus réduite, une structure davantage fragmentée et une production plus diversifiée.

2.2 Au cours des dernières décennies, ce secteur a fortement évolué, dans la mesure où les marques historiques européennes ont été soumises à une concurrence croissante de la part des marques japonaises. Les constructeurs japonais, qui comptent aujourd'hui parmi les principaux acteurs du secteur, ont développé leurs activités de production directement dans l'UE. Dans le même temps, en Europe, le secteur s'est réorganisé au moyen de restructurations, fusions et acquisitions et en créant des groupes industriels de taille moyenne qui coexistent avec des producteurs de niche et un nombre important de PME.

Si les constructeurs «traditionnels» européens, japonais et américains dominent toujours le marché européen, ils sont toutefois soumis, depuis les années 1990, à une concurrence croissante de la part des économies émergentes. En ce qui concerne le nombre de véhicules produits, le poids de l'UE est relatif (1,4 million), en particulier par rapport à celui de la Chine (plus de 20 millions), de l'Inde (plus de 8 millions) et de Taïwan (1,5 million); la production européenne se caractérise toutefois par sa supériorité sur le plan de la valeur ajoutée, de l'innovation, de la qualité et de la sécurité.

2.3 Dans les statistiques d'Eurostat, le secteur des deux-roues motorisés est classé sous le code NACE 35.41. Selon les données les plus récentes, relatives à 2006, le secteur des constructeurs de deux-roues motorisés compte, dans l'UE à 27 États membres, 870 entreprises, dont 80 % sont implantées dans six États membres (Italie, Royaume-Uni, Allemagne, France, Espagne et Autriche). Il ressort du chiffre d'affaires moyen de 8 millions d'euros que le secteur comporte un nombre important de PME. Celui-ci est en effet estimé à 650, soit quelque 75 % du nombre total des entreprises.

2.4 Pour 90 %, la production européenne est réalisée par une centaine de petits et moyens constructeurs <sup>(4)</sup>, qui déploient leurs activités dans différents pays de l'UE (les pays susmentionnés plus la République tchèque, les Pays-Bas, le Portugal, la Slovénie, la Suède), ainsi qu'en Norvège et en Suisse. Les 10 % restants de

la production européenne sont répartis entre des petits ou très petits constructeurs.

2.5 Les constructeurs témoignent de réalités très différentes puisque certains opèrent à l'échelle mondiale dans l'ensemble des segments (motocyclettes à usages divers et de cylindrées différentes, scooters de diverses cylindrées, cyclomoteurs, tricycles et quadricycles) ou dans des segments très spécialisés, alors que d'autres exercent leurs activités à l'échelon national, voire local, sous une forme parfois proche de l'artisanat, compte tenu de la taille de leur entreprise et de leurs méthodes de production.

2.6 Selon la réglementation technique (homologation européenne), il existe différentes catégories de deux-roues motorisés présentant des caractéristiques différentes (cylindrée, utilisation). La directive européenne sur les permis de conduire prévoit pour sa part différentes conditions concernant la conduite des deux-roues motorisés (cyclomoteurs de catégorie AM; motocycles de catégorie A1; motocycles de catégorie A2; motocycles de catégorie A). Cette diversité favorise la fragmentation de la production et réduit les économies d'échelle.

2.7 La fragmentation du secteur des deux-roues motorisés est en partie historique mais trouve essentiellement son origine dans la nature même du marché. Si les segments les plus étroitement liés à la mobilité utilitaire (en particulier urbaine), comme celui des scooters, autorisent davantage de synergies en matière de production, surtout au niveau des motorisations, le segment des motocyclettes se prête moins à des synergies telles que l'utilisation de motorisations et de composants communs sur des modèles de marques différentes. Force est surtout de constater que les caractéristiques dynamiques varient sensiblement en fonction de la taille des véhicules. À cela s'ajoutent les différences liées aux usages spécifiques auxquels ils sont destinés et, enfin, aux attentes de l'utilisateur. Souvent, il existe une identification importante entre certaines marques et une configuration particulière du moteur (par exemple le moteur boxer de BMW, la distribution desmodromique de Ducati, le V-twin de Moto Guzzi, le moteur à trois cylindres de Triumph) ou de la structure du deux-roues, qui reflète la demande d'un marché européen et d'exportation composé, dans une large mesure, de passionnés.

2.8 Les véhicules sont produits en petites séries et en nombre limité, de sorte que la rentabilité du capital investi est moins importante que dans le secteur automobile. Cette caractéristique vaut également en partie pour les secteurs des équipements et de la distribution.

2.9 Soutenu par un marché européen en expansion depuis 2002 (+22 % pour la période de 2002 à 2007), le chiffre d'affaires lié à la production européenne de deux-roues à moteur a atteint 7 milliards d'euros en 2006, pour un chiffre d'affaires total de 34 milliards dans le secteur des deux-roues à moteur dans l'Union européenne. Il est intéressant de souligner qu'entre 2004 et 2006, ce secteur a gagné 12 % dans l'Union européenne, une progression supérieure à celle enregistrée par le secteur manufacturier en général et le secteur automobile (tous les deux + 8 %), ce qui a eu un effet positif sur l'emploi.

<sup>(3)</sup> Voir le rapport d'information de la CCMI sur le thème *Le secteur automobile en Europe: situation actuelle et perspectives*, adopté par la CCMI le 13 novembre 2007.

<sup>(4)</sup> La liste en annexe pourra être consultée sur le site internet de la CCMI lorsque l'avis aura été adopté.

### 3. Le rôle des secteurs des équipements, de la distribution et du service après-vente des deux-roues à moteur

3.1 Les secteurs des équipements et de la distribution sont eux aussi fortement fragmentés.

3.2 Les équipements proviennent en partie de fournisseurs du secteur automobile ayant une activité marginale dans le secteur des deux-roues motorisés (systèmes d'alimentation), mais surtout de fournisseurs spécifiques (roues, pots d'échappement, embrayages, etc.), compte tenu de la spécialisation requise. Le nombre de fournisseurs du secteur est estimé à environ 500. S'il s'agit, historiquement, de fournisseurs européens (concentrés en Italie, en Espagne, en France, au Royaume-Uni, en Allemagne et aux Pays-Bas), la concurrence des fournisseurs asiatiques s'est toutefois amplifiée ces dernières années. Pour y faire face, certains fournisseurs européens ont à leur tour délocalisé une partie de leurs activités en Asie. Toutefois, les équipementiers européens dépendent exclusivement des commandes provenant des producteurs européens.

3.3 Le réseau de distribution et d'assistance répond à des exigences de proximité spécifiques au secteur des deux-roues motorisés (en particulier concernant les cyclomoteurs et les scooters): on compte dans l'UE environ 37 000 points de vente et après-vente, souvent gérés par des entreprises familiales. L'Italie, la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas, la Grèce et la Suède concentrent 91 % du chiffre d'affaires du secteur de la distribution et de l'assistance, lequel a progressé de 5 % entre 2004 et 2006.

### 4. Emploi et aspects sociaux

4.1 Au cours de la période de 2002 à 2007, l'emploi dans le secteur des deux-roues motorisés a connu une progression constante dans l'UE, atteignant 150 000 travailleurs en 2007. Il est intéressant de constater qu'entre 2004 et 2006, l'emploi dans ce secteur au sein de l'UE a augmenté de 4 % alors qu'il a enregistré une baisse de 3 % dans le secteur manufacturier en général et de 5 % dans le secteur automobile. Cette progression témoigne du dynamisme et du caractère innovant du secteur des deux-roues motorisés et est favorisée par une demande croissante de véhicules, s'inscrivant dans le cadre tant de la mobilité urbaine que des loisirs.

4.2 Sur ce nombre total d'emplois, 25 000 sont directement liés à la production de deux-roues motorisés et sont principalement pourvus en Italie, en Espagne, en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, en Autriche et aux Pays-Bas. En raison du caractère saisonnier du marché des deux-roues motorisés (printemps et été essentiellement), on observe des pics de production à certaines périodes de l'année, durant lesquels les constructeurs font notamment appel à des travailleurs saisonniers. Il existe à cet égard une demande de souplesse accrue pour faire face à la demande périodique du marché.

4.3 Par ailleurs, 20 000 emplois concernent les équipements et sont essentiellement localisés en Italie, en Espagne, en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Hongrie.

4.4 Enfin, 105 000 emplois concernent le secteur de la vente et de l'après-vente. Compte tenu de leur nature, ils sont répartis dans l'ensemble de l'UE, même si 92 % de ces travailleurs sont employés en Italie, en Allemagne, en France, au Royaume-Uni, en Espagne, aux Pays-Bas, en Grèce, en Belgique et en Suède.

### 5. Le contexte économique actuel et les tendances internationales

5.1 Il ressort des chiffres mentionnés ci-dessus que le secteur des deux-roues motorisés s'est montré très dynamique au cours des dernières années. Le marché européen a en effet enregistré une croissance qui, en 2007, correspondait à plus de 2,7 millions de véhicules (le parc roulant de l'UE est estimé à quelque 34 millions de véhicules). La crise de ces deux dernières années a toutefois provoqué en 2008 une baisse du marché européen de 7,4 % par rapport à 2007. En particulier, une diminution importante (34 %) a été enregistrée au dernier trimestre 2008 par rapport à la période correspondante de 2007. Cette tendance à la baisse s'est accentuée au premier trimestre de 2009, au cours duquel les ventes de deux-roues motorisés ont chuté de 37 % par rapport à la même période de 2008. Les chiffres de 2009, encore provisoires, confirment cette évolution négative du marché, avec une baisse globale de 21 % par rapport à 2008 et de 25 % par rapport à 2007.

5.2 Les effets de la crise affectent l'ensemble du secteur. Dans le cas des constructeurs, en plus de peser lourdement sur les bénéficiaires, la chute des ventes les a amenés à réduire leur production afin de pouvoir gérer les stocks excédentaires. Cette diminution a, à son tour, été à l'origine d'une réduction du nombre d'heures travaillées, de l'arrêt de la production et d'un recours moins important au travail saisonnier ainsi que d'une révision des planifications des entreprises à court et long terme. Dans certains cas, des réductions permanentes d'effectifs allant jusqu'à 25 % ont été nécessaires. Les entreprises de certains petits et moyens constructeurs ont été placées sous régime d'administration spéciale et sont en vente, d'autres ont déjà cessé leurs activités. Ces évolutions annoncent d'autres restructurations, même s'il est difficile d'en prévoir les conséquences sur le tissu économique et social en ce qui concerne d'éventuelles délocalisations vers des pays tiers.

5.3 Vu la diminution de la demande de la part des constructeurs, les équipementiers doivent réduire leur production, avec les retombées que cela implique pour l'emploi. Certains ont dû cesser leurs activités et l'on estime actuellement que quelque 10 % des fournisseurs du secteur risquent la faillite. Cette situation engendre des frais additionnels notamment pour les constructeurs, qui doivent faire face à des investissements imprévus pour soutenir les équipementiers ou trouver d'autres fournisseurs, voire développer de nouveaux moules pour des pièces en aluminium ou en plastique qui ne sont plus disponibles dans les stocks. Actuellement, les commandes et le chiffre d'affaires diminuent d'environ 40 %. Il n'est pas rare que pour rester compétitifs, les constructeurs se tournent massivement vers des fournisseurs du Sud-Est asiatique.

5.4 Le secteur de la distribution et du service après-vente est gravement touché par la crise et la diminution des activités, notamment en raison de la petite taille des entreprises (PME et entreprises familiales). En Espagne par exemple, le nombre de points de vente a baissé de 25 % en 2008, ce qui a provoqué le licenciement de plus de 6 000 personnes. Si rien ne change, on prévoit qu'entre 2009 et 2010, environ 25 % des entreprises et des concessionnaires et 60 % des agents cesseront leurs activités. Les effets de la crise sur le réseau de la distribution génèrent aussi des coûts supplémentaires pour les constructeurs, qui doivent soutenir le réseau afin de conserver des débouchés pour leurs produits et être en mesure de tirer profit de la reprise économique lorsqu'elle sera amorcée.

5.5 Le CESE craint une nouvelle perte substantielle d'emplois en 2010 si l'on n'élabore pas au plus vite des politiques d'appui en faveur de ce secteur. En outre, pour contribuer au maintien de l'emploi dans celui-ci, il y a lieu de développer le dialogue social en encourageant la formation continue et la spécialisation des travailleurs, y compris au niveau universitaire, et de favoriser la réduction du travail précaire.

5.6 Les mesures prises jusqu'ici pour soutenir à terme la demande de deux-roues motorisés sont isolées et insuffisantes. Contrairement à ce qui s'est produit dans le secteur automobile, l'Italie est le seul pays européen à avoir introduit rapidement une prime à la casse, qui a eu des effets positifs sur le marché italien et, partant, européen, et a favorisé le retrait de la circulation des véhicules les plus polluants. En Italie, on est passé d'une baisse initiale du marché de l'ordre de 35 % au cours des deux premiers mois de 2009 à une situation positive dans le secteur des scooters de petite cylindrée, qui ont bénéficié de la prime de 500 euros accordée pour la mise à la casse des véhicules obsolètes. L'état du secteur des motocyclettes et des cyclomoteurs reste préoccupant, avec une chute globale des ventes de plus de 20 %. Bien qu'elle ait approuvé en juillet la prime à la casse pour les deux-roues motorisés qu'elle annonçait depuis des mois, l'Espagne n'a pas encore mis cette mesure en application, ce qui favorise une attitude attentiste de la part des consommateurs et, partant, freine les achats (de janvier à août 2009, les ventes ont chuté de 52 % pour les cyclomoteurs et de 43 % pour les motocyclettes par rapport à la même période en 2008). Cet exemple met clairement en évidence l'importance d'un cadre réglementaire européen qui favorise la stabilité sur les marchés nationaux en contribuant à préserver la confiance des consommateurs.

5.7 Les mesures prises à l'appui de la demande sont certainement intéressantes pour les consommateurs, mais ne résolvent pas nécessairement le problème des équipementiers et du secteur européen des deux-roues motorisés. En Italie par exemple, si la prime fixe de 500 euros a été une véritable aubaine pour les petits scooters de 125 et 150 cc importés de Taiwan vendus à un prix variant entre 1 500 et 2 000 euros et, dans une moindre mesure, pour la production européenne vendue à un prix plus élevé, elle n'a toutefois pas permis de soutenir le demande de véhicules de catégorie intermédiaire dont le prix oscille entre 6 000 et 8 000 euros. Les équipementiers européens n'ont tiré aucun bénéfice de cette mesure, étant donné qu'ils ne fournissent pas les constructeurs asiatiques. Afin d'assurer un bénéfice à l'ensemble du secteur, il est nécessaire de prendre des mesures d'appui à la demande qui garantissent une prime dont le montant est proportionnel au prix des véhicules

bénéficiaires, en particulier ceux qui proposent des solutions avancées en matière d'empreinte écologique et de systèmes de sécurité de pointe.

5.8 Il est urgent de faciliter l'accès aux financements pour les entreprises européennes opérant dans ce secteur, afin qu'elles puissent faire face aux coûts additionnels générés par la crise et continuer à investir dans la recherche, le développement et l'innovation (constructeurs et équipementiers), ce qui leur permettra de rester compétitives en misant sur la qualité et l'innovation et de produire des véhicules toujours plus respectueux de l'environnement et sûrs.

## 6. Perspectives futures pour le secteur: défis et opportunités

6.1 Si les résultats négatifs du premier semestre devaient se confirmer pour toute l'année 2009, l'ensemble du secteur pâtirait, en 2010, d'une diminution de sa capacité de crédit auprès des banques. Même en cas de reprise imminente, les capacités en matière d'investissement ainsi que de recherche et de développement seront réduites, ce qui aura des effets négatifs à moyen terme et, partant, fragilisera davantage les entreprises, avec les retombées ultérieures éventuelles sur l'emploi que cela implique.

6.2 Au cours des dix dernières années, depuis l'introduction en 1999 de la norme Euro 1 jusqu'à celles appliquées actuellement, le secteur a réduit de manière significative les émissions polluantes. Cette réduction est de l'ordre de 90 % pour le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures (HC), et de plus de 50 % pour l'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>). En ce qui concerne la réduction de la pollution acoustique, les résultats obtenus sont encourageants: le secteur dans son ensemble (y compris les associations de consommateurs) tente d'arriver à de nouvelles améliorations, qui peuvent essentiellement être réalisées sur les routes grâce à l'utilisation de pots d'échappement homologués et à une conduite plus compatible avec la protection de l'environnement. En ce qui concerne la sécurité, le secteur s'est montré innovant et une série de systèmes de freinage avancés équipent progressivement les différents types de deux-roues motorisés, y compris les véhicules de conception nouvelle comme les tricycles et les quadricycles.

6.3 La Commission élabore actuellement une proposition de règlement sur les deux-roues motorisés qui est attendue pour début 2010. Bien qu'il soit nécessaire de poursuivre les progrès en matière d'environnement et de sécurité, dans le contexte économique actuel il est toutefois fondamental d'éviter tout changement perturbateur et de prendre en compte les capacités réelles du secteur et la dimension des différents acteurs. En ce qui concerne les nouvelles normes Euro, il convient de proposer des objectifs réalisables et de prévoir une mise en œuvre progressive qui respecte le calendrier imposé par la conception, la production industrielle et le marché. Il est souhaitable que ce règlement privilégie une approche qui permette au secteur de tirer profit de sa propre capacité d'innovation en lui garantissant une souplesse qui tienne compte de la conjoncture et du large éventail des produits (concernant les caractéristiques techniques et le marché), en particulier pour la diffusion des systèmes de freinage avancés. Le secteur industriel a présenté à la Commission des propositions allant dans ce sens sur le plan du respect de l'environnement et de la sécurité routière.

6.4 Les constructeurs «traditionnels» sont exposés, et le seront toujours davantage, en particulier dans le contexte économique actuel, à une concurrence de type «faible coût/faible qualité», qui vient plus particulièrement de la part du Sud-Est asiatique et concerne surtout les deux-roues motorisés de petite et moyenne cylindrée, sur lesquels les marges sont réduites. Les enquêtes menées révèlent qu'il n'est pas rare que ces produits importés ne répondent pas aux critères d'homologation de l'UE et présentent un risque pour la sécurité du consommateur et pour l'environnement. Des essais réalisés sur un échantillon de deux-roues motorisés de production chinoise importés dans l'UE ont révélé une non-conformité qui se traduit par des distances de freinage pouvant dépasser de 35 % les critères d'homologation de l'UE et par des émissions polluantes jusqu'à 20 fois supérieures. Il existe par ailleurs des problèmes liés à la contrefaçon de véhicules ou de parties de véhicules produits en Europe par des constructeurs des économies émergentes ainsi qu'à la falsification des certificats de conformité par des sociétés commerciales qui importent des véhicules non conformes dans l'UE. Sur un volet du marché européen très sensible aux prix il faut, pour garantir une concurrence loyale, accroître la surveillance concernant l'homologation et les marchés, par des contrôles rigoureux de «la conformité de la production» réalisés par les autorités compétentes et/ou les services de contrôle technique sur les véhicules mis sur le marché afin de vérifier leur conformité et le respect de la réglementation sur la propriété intellectuelle.

6.5 Les constructeurs «traditionnels» sont en revanche récompensés par les consommateurs pour le design, les qualités de leurs produits, leur capacité d'innovation et le degré de sécurité de leurs véhicules. Ceci vaut pour les véhicules haut de gamme de petite et moyenne cylindrée et en particulier pour les véhicules de grosse cylindrée, à haute valeur ajoutée, qui sortent du lot compte tenu des solutions techniques adoptées et pour lesquels la marque joue un rôle important. Ces produits souffrent davantage de la situation économique actuelle. Le succès des véhicules présentant une technologie de pointe, par exemple les véhicules hybrides et électriques qui commencent à faire leur apparition sur le marché, dépendra dans une large mesure du soutien accordé par le secteur public et, partant, de la capacité à dépasser la crise actuelle.

6.6 Il convient d'accorder une attention particulière aux accords de libre-échange afin que la libéralisation des droits de douane entre l'UE et les pays du Sud-Est asiatique soit positive pour les deux parties, et d'éliminer les barrières non tarifaires (par exemple l'interdiction de circulation frappant, en Chine, les motos d'une cylindrée supérieure à 250 cc) qui constituent un réel problème pour les exportateurs européens.

6.7 S'ils veulent relever avec succès les défis qui se posent actuellement à eux, les constructeurs doivent, comme ils l'ont déjà fait dans le passé, poursuivre les restructurations, les fusions et les acquisitions et continuer à développer des coopérations susceptibles de maximaliser toutes les synergies possibles.

6.8 La survie des équipementiers européens est essentielle pour conserver la spécificité des productions typiquement européennes reconnues comme exclusives par les consommateurs. En d'autres termes, il y a lieu d'éviter que ne se reproduise ce qui est arrivé par exemple dans le secteur des cycles où l'on a vu disparaître des fournisseurs d'équipements importants, comme les châssis, de sorte que l'Europe dépend aujourd'hui de la Chine pour l'assemblage des vélos.

6.9 Les équipementiers européens ne sont pas en mesure de faire face à la concurrence des prix et doivent obligatoirement miser sur l'innovation, le développement du design en coopération avec les constructeurs pour réaliser des économies d'échelle lorsque c'est possible, ainsi que sur un véritable partenariat qui garantisse le flux des commandes entre constructeurs et fournisseurs de véhicules haut de gamme.

6.10 Une approche similaire à CARS21 mais spécifique au secteur des deux-roues motorisés dans son ensemble est souhaitable si l'on veut relever au mieux ces défis et favoriser la compétitivité du secteur ainsi que l'emploi.

6.11 Les fonds consacrés à la recherche par le septième programme-cadre peuvent contribuer à la réalisation de ces objectifs en privilégiant les entreprises qui produisent en Europe et qui ont recours à la filière européenne. À cette fin, comme c'est le cas dans le secteur automobile, une plateforme de recherche consacrée au secteur des deux-roues motorisés apporterait une contribution essentielle, en particulier pour les PME, par le biais de la participation à des consortiums chargés d'établir des priorités en matière de recherche.

6.12 La Commission a récemment présenté un plan d'action pour la mobilité urbaine. L'un de ses nombreux objectifs consiste à rendre le trafic plus fluide, ce qui est une caractéristique inhérente aux deux-roues motorisés. Si la crise a rendu ce secteur vulnérable, il tirera toutefois profit, à long terme, des besoins croissants de véhicules de substitution pour une mobilité plus durable, en particulier en ville, à condition que l'on puisse surmonter les difficultés économiques actuelles à moyen terme en évitant des dégâts irréversibles.

Bruxelles, le 18 mars 2010.

*Le Président  
du Comité économique et social européen*

Mario SEPI