CARS 2020: plan d’action pour une industrie automobile forte, compétitive et durable en Europe

2013/2062(INI) - 15/11/2013 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie a adopté un rapport d’initiative de Franck PROUST (PPE, FR) sur CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile forte, compétitive et durable en Europe.

Les députés ont appuyé la nouvelle stratégie de la Commission consistant à initier une nouvelle politique industrielle européenne, en particulier pour **une industrie automobile durable**. Ils ont toutefois demandé à la Commission de **mieux coordonner ses compétences** pour que les recommandations de «CARS 2020» deviennent réellement opérationnelles, sous le contrôle du groupe de haut niveau.

La Commission a été invitée à :

- présenter une étude exposant le décalage entre ses ambitions et les moyens dont elle dispose, en tant que base de débat au sein du Conseil et du Parlement;
- élaborer des **feuilles de route intersectorielles** portant sur l'évolution des secteurs de l'énergie, des transports et des technologies de l’information et des communications (TIC) ;
- prendre en considération **le secteur automobile dans son intégralité**, notamment la sous-traitance, la distribution et l'après-vente, dans tous ses futurs processus d'élaboration des politiques impliquant ce secteur.

Les États membres devraient pour leur part procéder à des **réformes structurelles** coordonnées en faveur du renforcement de la compétitivité, en soutenant la recherche et l'innovation, le développement des compétences, la reconversion du personnel, l'abaissement des coûts indirects, le renforcement de la flexibilité du travail sur la base du dialogue social, la réduction de la charge bureaucratique et des délais de paiement.

Secteur et production automobiles dans l'Union européenne : les députés ont regretté que la Commission ait omis d'analyser **les raisons fondamentales du déclin** qui frappe le secteur automobile, notamment la grande diversité des situations dans le secteur et les nombreuses mutations structurelles intervenues au niveau de la demande. Ils ont demandé que des **réponses différenciées** soient apportées au niveau national mais aussi européen, en parallèle à une action européenne globale, afin de stimuler la demande.

Déplorant que la Commission ne fasse aucun cas de la **surcapacité de production**, un problème pourtant commun à l'ensemble du secteur, le rapport a invité la Commission à produire rapidement: i) une étude sur l'ampleur de la surcapacité en Europe et sur les bonnes pratiques pour y répondre; ii) un plan d'action exposant l'ensemble des instruments politiques disponibles dans ce domaine ; iii) des propositions en vue d'un soutien plus actif et coordonné aux travailleurs et aux entreprises.

En matière de restructurations, les députés ont appelé la Commission et les États membres à développer de manière coordonnée des **plans de reconversion** afin de soutenir les régions confrontées à une forte baisse de l'emploi dans le secteur automobile. Ils ont demandé que tous les instruments existant au niveau

européen (BEI, FSE et FEDER) et national soient **déployés de manière intégrée** pour assurer l'accompagnement des travailleurs concernés et leur réorientation vers un emploi alternatif dans des secteurs apparentés, tels que les énergies alternatives.

Ressources humaines : compte tenu du décalage entre le marché du travail et les besoins du secteur, les parlementaires ont plaidé en faveur d'une **adaptation des stratégies de formation**, tant publiques qu'au niveau des entreprises, afin d'anticiper la demande de demain et de permettre au secteur d'attirer et de retenir les travailleurs hautement qualifiés. Ils ont demandé aux États membres d'adapter leur législation pour rendre plus ouvert et plus constructif le dialogue social.

Innovation et technologie : les députés souligné la nécessité d'encourager la recherche et le développement axés sur les **technologies durables et à faible émission de carbone** (ex : véhicules électriques et hybrides, carburants de substitution, stockage mobile de l'énergie, etc). Ils ont demandé que des mesures soient prises pour permettre la mise sur le marché de ces technologies.

Les députés ont plaidé pour que l'Europe base ses efforts sur **une stratégie de différentiation s'appuyant sur certaines priorités** visant à asseoir son avancée technologique, notamment:

- la convergence technologique, en particulier en ce qui concerne les normes en amont de la production et de la distribution;
- le développement des éco-innovations (véhicules plus légers, plus efficaces, moins polluants), la sécurité (eCall) et l'accessibilité (utilisations pour conducteurs handicapés);
- la coopération au niveau européen et mondial dans des domaines tels que les technologies de propulsion;
- le renforcement du leadership européen dans le domaine de la fixation des normes internationales ;
- le déploiement de l'infrastructure destinée aux véhicules électriques et aux carburants de substitution.

Réglementation : le rapport a insisté sur la nécessité : i) de lancer une évaluation de la législation adoptée, ainsi que des carences ou de l'inexistence de sa mise en œuvre ; ii) de renforcer la législation de l'Union concernant la garantie légale ; iii) d'harmoniser les réglementations techniques dans toute l'Europe afin de lutter contre les distorsions de concurrence artificielles ; iv) de renforcer la coopération entre entrepreneurs européens sur le marché unique par le biais de la normalisation, de l'homologation, de l'uniformisation et de la valorisation européens.

Les États membres ont été invités à harmoniser et à optimiser l'utilisation des **moyens financiers** disponibles afin de stimuler l'investissement dans la mobilité durable au-delà des subventions publiques, par le biais d'incitations fiscales pour les PME.

Marché intérieur : les députés ont rappelé qu'un marché intérieur solide était un préalable indispensable au retour de la compétitivité et de la durabilité dans le secteur automobile. Ils ont plaidé pour que l'Europe opère un **rapprochement accru dans des domaines créant de facto une concurrence déséquilibrée**:

- face aux concurrents étrangers: prix élevé de l'énergie et des matières premières, taux de change élevé de l'euro;
- sur le marché intérieur: concurrence sociale et fiscale, avantages fiscaux pour les entreprises et incitations pour les acheteurs (bonus écologiques, primes à la casse);
- sur le marché intérieur: conditions liées à la recyclabilité des véhicules et au recyclage écologique des voitures d'occasion.

Enfin, s'agissant **des marchés extérieurs**, les députés ont affirmé que la compétitivité d'une grande partie des entreprises automobiles européennes se détériorait à cause de la concurrence accrue, et parfois déloyale, des entreprises de pays tiers.

La Commission a été invitée à **réorganiser sa politique commerciale**: i) en coordonnant les mesures des États membres pour la promotion des entreprises de l'Union et la défense de ses produits, des investissements et des droits de propriété intellectuelle et industrielle dans les pays tiers; ii) en imposant progressivement le principe de réciprocité dans les relations commerciales ; iii) en insistant sur la nécessité de supprimer les obstacles commerciaux non tarifaires dans le secteur automobile.