



Conseil de
l'Union européenne

088942/EU XXVII. GP
Eingelangt am 07/02/22

Bruxelles, le 7 février 2022
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

NOTE

Origine: la présidence
Destinataire: Comité des représentants permanents/Conseil
Objet: *Préparation du Conseil « Compétitivité » du 24 février 2022*
L'avenir de l'écosystème industriel de la mobilité dans le contexte de la transition verte
Débat d'orientation

Les délégations trouveront, ci-joint, une note de la Présidence sur « L'avenir de l'écosystème industriel de la mobilité dans le contexte de la transition verte » en vue du débat d'orientation au Conseil « Compétitivité » du 24 février 2022.

ANNEXE

Conseil « Compétitivité » du 24 février 2022

L'avenir de l'écosystème industriel de la mobilité dans le contexte de la transition verte

Le Pacte Vert¹ présenté par la Présidente de la Commission européenne le 11 décembre 2019 a fixé pour objectif à l'Union européenne (UE) d'atteindre la neutralité climatique en 2050. En cohérence avec l'accord de Paris de 2015, cet objectif contraignant a été inscrit dans la Loi européenne sur le climat en juin 2021, de même que la fixation par l'UE d'un objectif intermédiaire ambitieux, visant la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990 (contre -40% précédemment).

Dans ce contexte, le paquet « Ajustement à l'objectif -55% »², présenté le 14 juillet 2021 par la Commission européenne, contient un ensemble de 13 propositions visant à actualiser la législation de l'UE ainsi qu'à mettre en place de nouvelles initiatives, afin d'atteindre cette ambition climatique rehaussée.

L'écosystème industriel de la mobilité sera fortement mis à contribution dans l'atteinte de ces objectifs. Les transports (y compris le transport maritime international et l'aviation) représentaient en effet 32 % des émissions de GES de l'UE en 2019, contre 24 % en 2000³. Comme le prévoit la Stratégie pour une mobilité durable et intelligente, le secteur des transports devrait réduire ses émissions de 90 % d'ici à 2050 afin de traduire les ambitions climatiques de l'Union.

¹ COM(2019) 640 final

² COM(2021) 550 final

³ European Environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

1. Ajustement à l'objectif -55% : un paquet ambitieux de mesures indispensables à la transition écologique de l'industrie européenne et à la protection du climat

Le cadre réglementaire s’appliquant à l’écosystème mobilité va profondément évoluer à travers les propositions du paquet « Ajustement à l’objectif 55% ». Les mobilités seront concernées par la proposition de révision des objectifs nationaux de répartition de l’effort pour les secteurs hors ETS, la proposition d’extension de l’ETS au secteur routier, la proposition de mécanisme d’ajustement carbone aux frontières (MACF), la révision de RefuelEU Aviation, FuelEU Maritime, la révision de la directive sur le déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR), mais aussi par les révisions relatives au domaines de l’énergie telles que celle de la directive sur les énergies renouvelables (RED II), dans la mesure où la transformation et l’électrification des transports augmente la demande globale en énergie. Le secteur automobile est également concerné par la révision du règlement relatif aux émissions de CO₂ des véhicules légers neufs, et par les textes à venir sur les émissions de gaz polluants (Euro7) et sur les données des véhicules.

L’adoption et la mise en œuvre du paquet impliquent donc, pour l’industrie des mobilités, l’accélération de la transformation de son modèle de croissance et de son outil de production, et l’accompagnement de ses salariés. Le Conseil a déjà engagé, durant la Présidence slovène, des travaux visant, en complément de la négociation des textes législatifs dans les filières compétentes, à mieux identifier l’impact du paquet sur l’industrie. Le Conseil « Compétitivité » a tenu le 29 septembre 2021, un premier débat d’orientation sur le paquet du point de vue de la compétitivité industrielle, en lien avec la mise à jour de la stratégie industrielle européenne présentée par la Commission le 5 mai 2021. Le Conseil « Compétitivité » (Recherche) a également tenu, le 26 novembre 2021, un débat sur la contribution de la recherche et de l’innovation à la réalisation d’objectifs transectoriels, y compris les objectifs du paquet « Ajustement à l’objectif 55 » dans les secteurs du transport, de l’industrie, de l’utilisation des terres et de la foresterie. Enfin, le GHN Compétitivité-Croissance a commencé à analyser les conséquences du paquet pour les secteurs industriels concernés. Ces débats ont mis en évidence la préoccupation des Etats membres de l’Union concernant les impacts du paquet sur l’industrie, notamment pour l’écosystème de la mobilité.

De plus, la mise à jour de la stratégie industrielle européenne⁴ a réaffirmé la priorité de premier rang que constitue la double transition verte et numérique pour toutes les politiques de l'UE. Cette stratégie a proposé la création de feuilles de route pour la transition durable et numérique des 14 écosystèmes industriels présentés par le Commissaire au Marché Intérieur Thierry Breton. C'est pourquoi la Commission a organisé dans le cadre du Forum de l'Industrie des travaux visant à préciser ces parcours de transition verte et numérique en impliquant l'ensemble des parties prenantes dans chaque écosystème. La Commission a initié en janvier 2022 la co-création d'un parcours de transition pour l'écosystème mobilité, qui est amené à jouer un rôle clé dans l'atteinte de nos ambitions climatiques.

La Commission a réuni le 29 octobre 2021 des économistes de chaque Etat membre pour analyser les conséquences des propositions du paquet sur l'industrie et affiner les besoins en termes d'investissements. Ces travaux pourraient être approfondis afin de réaliser des études de cas pilotes, de mettre en commun des bonnes pratiques et des méthodologies pour construire une vision commune des impacts de la transition sur l'industrie, et de dégager des business cases et des priorités d'action.

⁴ COM(2021) 350 final

2. L'écosystème industriel de la mobilité au cœur des enjeux de transformation

L'écosystème de la mobilité, secteur industriel majeur de l'UE, devra faire face à de multiples enjeux pour tirer parti de sa transition : adaptation technologique et numérique, adaptation des chaînes de valeur, maîtrise des sources d'approvisionnements en matériaux et composants critiques, formation et accompagnement des salariés, concurrence sur de nouveaux segments de marché dans les nouvelles mobilités (autonomie, mobilité soutenable, etc). Dans le cas du secteur automobile, les entreprises européennes font aujourd'hui face à des pénuries d'approvisionnement (notamment en semi-conducteurs) qui freinent leur reprise, et doivent procéder à une profonde transformation de leur outil de production, les équipements nécessaires pour produire les véhicules thermiques divergeant fortement de ceux destinés aux véhicules électriques. Le rehaussement des objectifs climatiques touche par ailleurs non seulement les constructeurs, mais également les sous-traitants, les équipementiers et, d'une façon plus générale, l'ensemble des PME et des travailleurs de l'écosystème. Environ 15 millions d'emplois européens sont concernés par la transformation du secteur automobile. S'agissant des enjeux de formation des salariés, EIT InnoEnergy anticipe par exemple la création d'environ 3 à 4 millions d'emplois dans l'UE dans le secteur des batteries électriques, dont 800 000 nécessiteront une requalification et un perfectionnement accompagnés.

Les besoins d'investissement face à la nécessité d'une transition rapide sont colossaux. Selon la feuille de route de transition de l'écosystème mobilité, les investissements supplémentaires nécessaires pour 2021-2030 afin d'atteindre les objectifs climatiques de l'Union dans le transport routier, le matériel roulant, les navires, les avions et le déploiement des infrastructures de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone sont estimés à 130 milliards d'euros par an, par rapport à la décennie précédente⁵. Le besoin d'investissement dans la transformation verte et numérique des infrastructures ajouterait 100 milliards d'euros supplémentaires par an⁶. A la lumière des impacts de la transition sur la filière, il convient d'identifier les leviers dont elle dispose actuellement pour investir, afin de relever ces défis. La feuille de route de transition de l'écosystème mobilité pose les jalons de cette réflexion.

⁵ COM(2020) 562 final

⁶ SWD(2020) 98 final, based on TEN-T related estimates and EIB calculations

Par ailleurs, comme cela a été discuté lors de la réunion informelle des ministres de la compétitivité du 1er février à Lens, l'accomplissement de la transition durable de l'industrie européenne ne pourra s'effectuer sans sécuriser les matières premières nécessaires aux nouvelles technologies vertes. L'OCDE prévoit en effet une augmentation de 110% de notre consommation de matières premières entre 2011 et 2060, conduite pour beaucoup par les besoins de la transition durable et numérique : la Banque Mondiale anticipe par exemple une augmentation de 1000% de la demande pour les seuls métaux utilisés dans les batteries (cobalt, plomb, lithium, manganèse, nickel...) dans un scénario de limitation à 2 degrés de l'augmentation des températures.

Or l'UE dépend fortement de certains pays tiers pour nos approvisionnements de ces dernières, ce qui la rend vulnérable : la République Démocratique du Congo assure à elle seule 60% de la production mondiale du cobalt, et la Chine, 98% de nos importations en terres rares. Assurer un approvisionnement stable de ces matières premières devient donc clé : l'UE, pour ce faire, doit examiner et mettre en œuvre un large panel d'actions, notamment la sécurisation de ses approvisionnements externes, le développement du recyclage et de l'innovation, et l'encouragement de la production de matières premières primaires en Europe. La Commission est active dans ce domaine avec par exemple la publication en septembre 2020 d'un plan d'action pour les matières premières et la mise en place de l'Alliance Européenne dans les Matières Premières (ERMA) : elle a récemment annoncé un fonds de 400 millions d'euros, cogéré par l'ERMA et l'EBA, pour sécuriser nos approvisionnements en matières premières pour la fabrication de batteries électriques de véhicules. Le règlement européen sur les batteries en cours de négociation en filière environnement du Conseil, doit en outre favoriser l'émergence d'une filière industrielle européenne durable fondée sur les principes de l'économie circulaire, visant à réduire la dépendance européenne aux importations.

Ces défis ne doivent cependant pas éclipser les opportunités que constitueront ces transitions, par exemple autour de l'économie circulaire et des matières premières, de l'hydrogène, ou encore des mobilités décarbonées, qui créeront de nouveaux emplois dans de nouvelles filières, à l'instar de la création d'une filière de recyclage des batteries, de l'avion zéro-carbone, des carburants durables, ou encore de la propulsion vérique des cargos. La décarbonation des mobilités devrait ouvrir de nouvelles opportunités commerciales, en constituant un facteur de différenciation pour les industriels européens, notamment à l'exportation. De fait, l'avance législative européenne pourra les placer dans une position leur permettant d'appuyer la décarbonation de leurs partenaires.

3. Les leviers européens pour accompagner l'industrie dans la transition verte

Afin de réussir cette transition, inédite dans l'histoire de l'industrie européenne par son ampleur et ses ambitions, plusieurs conditions doivent être réunies, par exemple en matière d'incitations et conditions-cadres pour renforcer la compétitivité de l'industrie européenne au sein du marché intérieur, pour accompagner la mise en œuvre, non seulement pour les grandes entreprises, mais aussi pour les PME et les entreprises de taille intermédiaire tout au long de la chaîne de valeur ou encore pour bien relever les défis technologiques de cette transformation. La prévisibilité et la stabilité réglementaire seront décisives pour permettre à l'industrie de prendre les bonnes décisions d'investissement sur le long terme.

Des leviers d'action au niveau européen existent et pourraient être approfondis afin de mieux accompagner la transition de l'écosystème de la mobilité et de renforcer le leadership européen, par l'électrification mais aussi l'automatisation et la connectivité. Les alliances industrielles, le programme cadre Horizon Europe, les investissements financés par la Banque Européenne d'Investissement, les marchés publics européens, les projets importants d'intérêt européen communs (PIIEC) et les contributions des Etats membres à l'accélération de la transition par des investissements encadrés par les règles européennes en matière d'aides d'Etat sont autant d'outils devant permettre la pleine exploitation du potentiel industriel européen dans un contexte de forte concurrence internationale. Afin de faire face aux besoins de l'industrie, le plan de relance européen, NextGenerationEU, et le budget de l'UE pour la période 2021-2027 prévoient des niveaux d'investissement sans précédent dans les transitions verte et numérique. Plus de 40 % des dépenses de relance concernent l'écosystème de la mobilité⁷. Par ailleurs, les propositions législatives de la Commission européenne prévoient des mécanismes d'accompagnement de la transition (fonds d'innovation et de modernisation dans l'ETS, proposition de fonds social pour le climat en parallèle de l'extension proposée de l'ETS). La formation et la montée en compétences des salariés, notamment des PME, sera aussi nécessaire pour tirer parti des nouvelles possibilités d'emplois qui seront créées. La création de nouvelles chaînes de valeur sera fortement conditionnée par la capacité de fournir une main d'œuvre qualifiée pour soutenir ce développement et garantir la compétitivité européenne, l'image des actions de l'Académie de l'Alliance européenne pour les batteries. Enfin, le renforcement de notre influence dans la normalisation des nouvelles technologies pourrait stimuler l'innovation et faciliter l'accès aux marchés.

⁷ https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_en

Dans le cadre de ce débat d'orientation, les Etats membres seront invités à répondre aux trois questions suivantes :

- *Avez-vous entrepris des démarches pour estimer les besoins d'investissements liés à la transformation industrielle dans le cadre de la mise en œuvre du paquet « Ajustement à l'objectif -55% » ? Pourriez-vous illustrer concrètement les besoins pour les secteurs de la mobilité, et notamment l'automobile ?*
 - *Au-delà des investissements privés nécessaires à la transition verte de l'écosystème industriel de la mobilité, quelles mesures estimatez-vous nécessaires pour faciliter et accélérer le développement de cette transition, en particulier en matière d'innovation, d'infrastructures et de formation ?*
 - *Quels leviers devraient être activés en priorité pour renforcer la résilience et la compétitivité future de l'écosystème industriel de la mobilité en Europe, en particulier pour permettre le développement du véhicule électrique et autonome et un accès sécurisé aux matières premières critiques ?*
-