



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 2 mars 2009 (03.03)
(OR. en)**

7004/09

**COMPET 109
IND 17
RECH 56
TRANS 84
ENV 149
SOC 150**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 26 février 2009

Destinataire: Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant

Objet: Communication de la Commission
– "Réagir face à la crise de l'industrie automobile européenne"

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2009) 104 final.

p.j.: COM(2009) 104 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 25.2.2009
COM(2009) 104 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

"Réagir face à la crise de l'industrie automobile européenne"

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

"Réagir face à la crise de l'industrie automobile européenne"

Introduction

L'industrie automobile européenne est l'un des principaux secteurs d'activité de l'Europe. C'est un moteur essentiel de la croissance, des exportations, de l'innovation et de la création d'emplois. Son activité a des répercussions sur celles d'un vaste ensemble d'autres secteurs. Son influence transfrontalière est particulièrement importante: en effet, les équipementiers, les constructeurs et les activités de vente de services en aval créent un réseau d'intérêts mutuels qui touche chacun des États membres de l'Union.

La Commission est convaincue que l'Union a besoin d'un secteur automobile dynamique et concurrentiel. La crise économique fait peser sur ce secteur des pressions particulièrement lourdes. Des mesures de soutien judicieusement ciblées sont nécessaires pour aider l'industrie et sa main-d'œuvre à surmonter la crise et à porter remède aux problèmes structurels en rendant le secteur plus compétitif et en l'adaptant mieux aux besoins futurs.

L'industrie automobile européenne a un avenir prometteur. Sa performance à l'exportation montre qu'elle est capable d'offrir des produits adaptés à un marché mondial dont la croissance se poursuivra. Sa main-d'œuvre possède les qualifications nécessaires pour préserver son avantage technologique. Et elle travaille d'ores et déjà à l'élaboration de la nouvelle génération de véhicules automobiles qu'exigera l'ère à faible intensité de carbone.

La communication montre comment l'Union européenne peut faire jouer des leviers stratégiques pour soutenir l'industrie automobile. Elle présente un cadre européen d'action, c'est-à-dire un cadre qui précise de quelle manière tant l'Union que les États membres peuvent prendre les mesures résolues qui sont nécessaires. Différents États membres appliqueront des dosages différents d'actions pour répondre aux besoins des constructeurs, des équipementiers, des détaillants et de leur main-d'œuvre. Tous pourront travailler avec la plus grande efficacité grâce à la confiance qu'assurera un cadre européen commun.

Le marché intérieur est l'une des grandes forces qui sous-tendent la vitalité de l'industrie automobile européenne, la compétitivité de ses produits et le volume de ses ventes. Il aura un rôle clé à jouer au cours de la phase de redressement. Aussi est-il essentiel que les aides d'État et d'autres mesures soient ciblées de manière judicieuse et qu'elles concourent à assurer la solidité future de l'industrie, plutôt que de faire naître des distorsions à court terme qui pénaliseraient la compétitivité à long terme. Cela signifie qu'une coopération sera nécessaire et qu'il conviendra d'œuvrer en amont des décisions nationales pour assurer que ces mesures s'accordent au mieux avec les ambitions globales de l'Union.

Par ailleurs, l'Union peut offrir un certain nombre d'autres initiatives pour mettre en place une plate-forme permettant de stabiliser l'industrie et de favoriser son redressement. Il s'agit notamment d'investissements dans des technologies stratégiques. Certaines mesures ont pour but d'aider les travailleurs dont les emplois sont menacés à se reconverter et à trouver de nouveaux emplois, tout en préservant et en développant les qualifications essentielles de certains techniciens de grande valeur en Europe. Un effort résolu et concerté est nécessaire pour faire échec à toute tentation protectionniste sur les marchés mondiaux. Et il va de soi que

l'industrie bénéficiera directement de mesures clés du plan européen pour la relance économique pour redynamiser son activité, ainsi que de mesures spécifiques telles que l'initiative européenne en faveur de la voiture verte.

Le cadre européen en faveur du secteur automobile montre de quelle manière l'application judicieuse de politiques européennes et nationales peut non seulement atténuer les pressions considérables qui pèsent sur l'industrie automobile, mais également offrir à cette dernière un tremplin pour l'avenir. L'objectif commun est d'assurer l'existence d'un secteur automobile dynamique, concurrentiel et durable dans l'UE pour les décennies à venir.

1. La situation particulière du secteur automobile

L'industrie automobile a une **importance capitale pour la prospérité de l'Europe**. L'Union européenne est le plus grand producteur mondial de véhicules automobiles, puisqu'elle produit plus de 18 millions de véhicules par an et assure près du tiers de la production mondiale de voitures particulières. Son importance en tant qu'employeur de personnel qualifié est énorme: en effet, elle emploie directement plus de deux millions de personnes, mais est responsable de quelque douze millions d'emplois au total. Elle est un moteur essentiel de l'innovation et de l'acquisition de connaissances, puisqu'elle investit chaque année plus de 20 milliards d'euros en activités de recherche-développement, ce qui en fait le premier investisseur privé européen dans ce domaine. Avec un chiffre d'affaires annuel de 780 milliards d'euros et une valeur ajoutée de plus de 140 milliards d'euros, l'industrie automobile apporte une contribution importante au PIB de l'Union. Elle exporte bien plus qu'elle n'importe, affichant un excédent de plus de 60 milliards d'euros sur des exportations totales de 125 milliards d'euros. En outre, ce secteur joue un rôle fondamental dans la solution de nombreux problèmes économiques, sociaux et environnementaux graves auxquels l'Europe fait face aujourd'hui, tels que la mobilité durable et la sécurité.

La construction automobile est étroitement liée à de **nombreux autres secteurs**. En effet, des secteurs tels que l'électronique, l'ingénierie mécanique et électrique, les technologies de l'information, ainsi que ceux de l'acier, des produits chimiques, des plastiques, des métaux et du caoutchouc sont autant de sous-traitants importants. La construction automobile absorbe 20 % de la production d'acier et 36 % de la production d'aluminium de l'Union. Sur le territoire de celle-ci, les 250 sites de production sont répartis entre 16 États membres et chaque État membre joue un rôle dans la chaîne d'approvisionnement de la production et dans la chaîne de vente en aval. En général, il existe quelque 50 équipementiers en amont pour une voiture, répartis sur toute l'Europe, qui génèrent environ 75 % de la valeur ajoutée d'un véhicule neuf. En conséquence, la valeur du commerce intracommunautaire de produits automobiles est considérable : il représentait quelque 360 milliards d'euros en 2008. Aussi tout ralentissement du secteur économique a-t-il des conséquences sensibles dans les autres secteurs et dans tous les États membres de l'Union.

L'actuelle crise économique est marquée par un brusque ralentissement de l'activité manufacturière. Dans l'Union, la production industrielle a baissé de 8,4 % au quatrième trimestre de 2008, et tout indique que cette baisse s'accélère encore à mesure que les carnets de commandes se vident. De 60 à 80 % des véhicules neufs vendus en Europe sont achetés à crédit, de sorte que la crise financière qui est à l'origine du ralentissement économique a eu des conséquences particulièrement négatives pour l'industrie automobile: la contraction de 20 % enregistrée est sans précédent. Une évolution similaire peut être observée dans les secteurs qui ont des liens étroits avec l'industrie automobile, comme celui de l'acier, où la consommation devrait baisser de 30 % au premier trimestre de cette année et de 16 % au

trimestre suivant. Les difficultés que rencontre l'industrie automobile européenne s'expliquent principalement par trois raisons:

Premièrement, **la demande de voitures particulières et de véhicules utilitaires a connu une baisse** marquée et uniforme aussi bien dans l'Union qu'au niveau mondial. Le resserrement du crédit, la chute du cours des actions et du prix des actifs, ainsi que les incertitudes liées à l'environnement économique mondial se traduisent par un tassement extrême de la confiance des consommateurs et une détérioration du pouvoir d'achat. Au dernier trimestre de 2008, les immatriculations de voitures neuves ont diminué en moyenne de 20 % en Europe. En 2008, les ventes de voitures particulières ont régressé de 1,2 million. Entre janvier 2008 et janvier 2009, le marché européen des voitures particulières a reculé de 27 %. Les constructeurs de véhicules utilitaires ont été touchés plus durement encore, puisque les commandes de véhicules lourds sont tombées de 38 000 en janvier 2008 à 600 en novembre 2008, ce qui correspond aux deux tiers de la capacité de production journalière d'un constructeur moyen de véhicules lourds. La situation varie d'un État membre à l'autre, mais la crise touche désormais chaque marché de l'Union, et tous les grands constructeurs présents sur le marché européen la subissent de plein fouet.

Deuxièmement, certaines entreprises de l'industrie automobile font état de **problèmes liés à l'accès au financement**, ainsi que de préoccupations concernant les **pénuries de liquidités**. Certaines entreprises ne peuvent obtenir des prêts à des conditions raisonnables, leurs cotes de crédit ayant été revues à la baisse à la lumière des perspectives du marché. Selon les estimations, les cinq principaux établissements de financement captifs des constructeurs automobiles en Europe devront mobiliser en 2009 quelque 10 milliards d'euros sous forme d'endettement à moyen et à long terme. En outre, les équipementiers s'inquiètent de ne pas voir les financements percoler jusqu'au bout de la chaîne d'approvisionnement. La situation est particulièrement difficile pour les petits sous-traitants, qui sont moins bien capitalisés et moins diversifiés que les grands équipementiers.

Troisièmement, l'industrie souffre de **problèmes structurels** à long terme, dont l'origine est antérieure à la crise. Dès avant celle-ci, les constructeurs automobiles devaient faire face à un environnement commercial très concurrentiel. Des frais fixes élevés, des surcapacités structurelles et une concurrence intense sur les prix ont eu pour conséquence que de nombreux constructeurs s'employaient déjà à réduire leurs coûts et à améliorer leur efficacité interne. En outre, une consolidation importante a été observée dans le secteur de la sous-traitance. Les ralentissements récents de la demande et de la production ont encore aggravé la situation et, selon les estimations, les surcapacités atteignent en moyenne 20 % au moins en Europe. Au niveau mondial, la capacité de production est actuellement d'environ 94 millions de véhicules par an, alors que la demande est estimée à quelque 55 millions de véhicules pour 2009.

La situation est aggravée par un risque croissant de **protectionnisme**, qui menace de réduire l'accès aux marchés de pays tiers pour des constructeurs européens dont la prospérité repose largement sur leurs ventes à l'exportation. Les premiers cas de protectionnisme ont pris la forme d'obligations nouvelles en matière de licences d'importation (par exemple en Argentine et au Brésil) ou d'un relèvement des droits d'entrée (par exemple en Russie).

Actuellement, les **prévisions pour 2009 ne sont pas encourageantes**. Les projections disponibles tablent sur une nouvelle baisse du marché des voitures particulières, pouvant atteindre de 12 à 18 % (ce qui représente de 1,5 à 2,5 millions de véhicules). L'industrie s'attend à ce que la demande de véhicules utilitaires diminue d'environ 30 %. Cette évolution

risque d'alourdir encore la pression qui pèse sur l'ensemble de la chaîne de valeur du secteur automobile, notamment en termes de volumes de production, d'utilisation des capacités, d'emplois et d'investissements en activités de recherche. Un recul de la demande risque d'entraîner une poursuite de la baisse de la production, les estimations faisant état d'une chute de 25 % pour les seuls deux premiers trimestres de 2009.

Le tassement des volumes de production et les mesures de réduction des coûts qui en ont résulté chez les constructeurs automobiles ont d'ores et déjà entraîné des pertes d'emplois. Jusqu'à présent, ce sont principalement les travailleurs temporaires qui ont été touchés, mais l'industrie a indiqué que la détérioration de la situation des marchés pourrait menacer l'emploi de 15 à 20 % de sa main-d'œuvre, tandis qu'un équipementier sur trois se trouve en position vulnérable à cause de la crise. L'ampleur des répercussions négatives sur l'emploi pourrait être accrue encore par des impacts régionaux s'expliquant par la configuration en grappes et la concentration géographique de l'industrie automobile. Des pressions supplémentaires résultent d'un éventuel effet de contagion de la restructuration de General Motors et de Chrysler. C'est ainsi que General Motors a annoncé la suppression de 47 000 emplois, dont 26 000 en dehors des États-Unis, pour les prochaines années.

Cela dit, les **perspectives mondiales à long terme** de l'industrie automobile sont prometteuses: selon les projections, la demande mondiale de véhicules devrait doubler, voire tripler au cours des vingt années à venir en raison de la motorisation des marchés émergents. La nécessité de rendre le parc automobile moins polluant offrira de nouvelles opportunités aux technologies innovantes. Et puisque la baisse de la demande actuellement observée sur des marchés matures tels que l'Europe et les États-Unis allonge la période nécessaire au renouvellement complet du parc automobile, les possibilités d'un redressement du marché sont encore plus évidentes. Il est donc d'autant plus important pour l'industrie automobile de l'Union de résister à la crise et d'être prête à saisir les opportunités qui se présenteront lorsque la demande reprendra.

2. REACTION STRATEGIQUE

S'appuyant sur le partenariat renouvelé de Lisbonne en faveur de la croissance et de l'emploi de 2005, qui considérait le secteur automobile comme un atout pour l'Europe, le **plan européen pour la relance économique**¹ a affirmé que la situation du secteur automobile nécessitait une réaction résolue. Une priorité essentielle sera de veiller à ce que l'industrie automobile soit capable de réagir face à la crise actuelle et d'en sortir renforcée pour être concurrentielle au niveau mondial lorsque la situation du marché se sera améliorée. Ce sera le cas notamment si le secteur parvient à relever le triple défi consistant à jouer un rôle de pointe sur le plan technologique, tout en se positionnant mondialement au niveau des meilleurs en ce qui concerne la performance en matière d'environnement et de sécurité.

Le plan de relance insiste sur la nécessité de ne pas se borner à remédier aux causes des problèmes actuels du secteur automobile, mais d'agir d'une manière qui assurera et renforcera encore sa compétitivité à long terme. Pour cela, il s'agit en particulier de répondre au changement de la demande des consommateurs – tant en Europe qu'au niveau mondial – en accélérant la mise au point et la production de voitures "vertes", ce qui exige d'importants investissements en recherche-développement et en innovation. Cette approche contribuera

¹ Communication de la Commission au Conseil européen du 26.11.2008: "Un plan européen pour la relance économique" - COM(2008) 800.

largement, à son tour, à préparer l'industrie à une économie à faible intensité en carbone et, partant, à la réalisation des ambitions européennes en ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂ et l'amélioration de la sécurité énergétique.

C'est avant tout à l'industrie, aux entreprises et aux dirigeants de celles-ci qu'il incombe de gérer la crise. L'industrie elle-même est appelée à remédier aux problèmes structurels d'efficacité de la production et d'utilisation des capacités, d'une manière qui renforce sa compétitivité et la durabilité à long terme.

En outre, dans le cadre de la politique industrielle globale, l'Union et ses États membres peuvent contribuer à mettre en place les **conditions cadres** qui permettront à l'industrie de prospérer. Ils peuvent également promouvoir une concurrence équitable sur des marchés mondiaux ouverts. Un **soutien** ciblé et temporaire du **secteur public** au niveau de l'Union et des États membres peut compléter les initiatives prises par l'industrie pour résister à la crise et atténuer les effets négatifs que les probables restructurations auront sur l'emploi. Ce soutien du secteur public devrait de préférence être assuré au moyen d'instruments stratégiques horizontaux applicables à l'ensemble de l'industrie et devrait être réalisé par une combinaison d'actions au niveau de l'Europe et à celui des États membres. Lors d'une réunion informelle qui s'est tenue le 16 janvier en présence des ministres, les États membres se sont déclarés favorables à cette approche et ont approuvé un certain nombre de principes clés qui devront guider leur réaction face à la situation actuelle, et notamment la nécessité de marchés mondiaux ouverts, une concurrence équitable, le respect d'une meilleure réglementation, ainsi que la coopération et la transparence.

Il sera important de veiller à ce que les mesures prises au niveau des États membres soient **cohérentes, efficaces et bien coordonnées**. Comme l'importance de l'industrie automobile européenne est due en grande partie à l'effet d'entraînement qu'elle exerce sur l'ensemble de l'économie de l'Union, il importe tout particulièrement d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, de préserver la neutralité concurrentielle, d'éviter l'apparition de toute distorsion et, partant, d'assurer la solidarité entre les États membres.

Dans le plan européen pour la relance économique, la Commission a présenté les éléments essentiels de l'aide publique en ce qui concerne le secteur automobile. Certaines de ces mesures sont de nature générale, tandis que d'autres sont spécifiquement ciblées sur l'industrie automobile. Les principaux **objectifs** de l'approche proposée sont les suivants: 1) soutenir la demande pour contribuer à atténuer les effets du resserrement du crédit; 2) faciliter l'ajustement en réduisant les coûts liés à la restructuration, notamment dans le cas des travailleurs, et renforcer la formation de ceux-ci; 3) encourager la modernisation des installations industrielles en vue d'assurer la compétitivité durable de l'industrie automobile au niveau mondial; 4) aider l'industrie à réaliser les adaptations technologiques fondamentales qu'impose le défi du changement climatique. Bien que certains progrès aient déjà été réalisés, il conviendra de veiller à ce que les objectifs soient pleinement réalisés de manière efficace et cohérente.

a) Les conditions cadres et CARS 21

À travers le processus CARS 21, la Commission a défini un cadre stratégique à moyen et à long terme, coordonné et prévisible, pour l'industrie européenne, fondé sur un dialogue et une consultation permanents avec l'ensemble des principales parties intéressées. Dans le climat économique actuel, une stratégie clairement axée sur la compétitivité à long terme, privilégiant l'innovation, la sécurité et la performance environnementale, est encore plus

importante. C'est la raison pour laquelle la Commission réitère son engagement à prendre pleinement en compte les recommandations du processus CARS 21 (voir annexe 1), dans le plein respect des principes de l'initiative "Mieux légiférer". La Commission veillera à ce qu'une approche prospective, cohérente et coordonnée, des besoins futurs en matière de transport routier et de mobilité durable soit adoptée dans le cadre du suivi de CARS 21. Compte tenu de l'impact de la crise actuelle, elle analysera soigneusement les coûts et les avantages de toute nouvelle initiative législative et s'efforcera, autant que possible, de ne pas créer de nouvelles charges économiques.

b) L'accès au financement et la pérennité de l'investissement en activités d'innovation et de recherche

Il est essentiel de **rétablir la disponibilité de financements à des conditions raisonnables et de restaurer la liquidité** pour que des entreprises viables ne soient pas contraintes à cesser leurs activités et pour que les consommateurs puissent obtenir les crédits nécessaires à l'acquisition de véhicules neufs. Le retour à un fonctionnement normal du système financier demeure la première priorité des efforts visant à guider l'économie vers la reprise. Cette nécessité s'impose tout particulièrement dans le secteur automobile, caractérisé par son intensité en capital et par le fait que la demande privée est financée par le crédit. L'industrie automobile devra financer des activités de recherche et d'innovation, notamment pour assurer la conception de nouveaux moteurs capables de respecter la réglementation européenne ambitieuse relative à la réduction des émissions de CO₂, qui entrera en vigueur en 2012. Les nouveaux véhicules devront également respecter des normes plus rigoureuses en matière d'émissions polluantes et de sécurité. Il est donc impératif d'aider les entreprises à trouver des financements.

La question des financements est importante non seulement pour l'avenir de l'industrie automobile européenne, mais également pour l'ensemble de l'économie. Il convient d'y répondre **avant tout** par **des mesures d'aide au secteur financier**, au niveau de l'Europe comme à celui des États membres. À cet égard, la Commission a déjà lancé des initiatives importantes, telles que l'adoption de la communication sur l'application des règles en matière d'aides d'État dans le secteur bancaire² et la communication sur la recapitalisation des établissements financiers dans le contexte de la crise financière actuelle³. En ce qui concerne plus particulièrement le secteur automobile, il convient de noter que les succursales financières des constructeurs automobiles peuvent également bénéficier d'une aide au titre des régimes adoptés par la Commission en faveur du secteur bancaire. En outre, la Commission est consciente du caractère potentiellement néfaste des **problèmes de liquidités, notamment dans le secteur des équipementiers**, et elle recherchera, conjointement avec la Banque européenne d'investissement (BEI) et les États membres, des solutions pour améliorer le flux de crédits à destination des PME, y compris les sous-traitants du secteur automobile.

² Communication sur l'application des règles en matière d'aides d'État aux mesures prises en rapport avec les institutions financières dans le contexte de la crise financière mondiale, décembre 2008 (JO C 16 du 22.1.2009, p. 1); version révisée du 25.2.2009 - C(2009) 1270.

³ Communication de la Commission – Recapitalisation des établissements financiers dans le contexte de la crise financière actuelle: limitation de l'aide au minimum nécessaire et garde-fous contre les distorsions indues de concurrence (JO C 10 du 15.1.2009, p. 2).

En ce qui concerne les aides d'État, les nouvelles mesures prévues par **l'encadrement temporaire des aides d'État**⁴, adopté en décembre 2008 et légèrement adapté le 25 février 2009, avaient pour but de permettre aux États membres d'accorder une aide aux entreprises qui éprouvent des difficultés à trouver des liquidités. Parmi les instruments autorisés par cet encadrement figurent notamment les prêts subventionnés, les garanties subventionnées et les prêts subventionnés pour la fabrication de produits verts, y compris de voitures "vertes". Dans ce contexte, il convient de souligner que les aides accordées sur la base de ces encadrements respectent pleinement les règles du marché intérieur en vue d'éviter toute distorsion et toute fragmentation. L'encadrement ne concerne que les entreprises dont les difficultés ne sont pas antérieures à la crise. Dans le cas des sociétés dont les difficultés sont dues principalement à des problèmes structurels, et non à la crise actuelle, toute aide d'État est subordonnée à l'existence d'un plan de restructuration qui en assure la viabilité à long terme, conformément aux objectifs de promotion de la compétitivité de cette industrie.

La vaste gamme des **instruments "traditionnels" d'aide d'État** (voir liste à l'annexe 2) auxquels peuvent recourir les États membres pour soutenir leurs industries peut également constituer un moyen important de promouvoir la recherche et l'innovation, le développement environnemental et la restructuration, lorsque ces activités sont jugées nécessaires pour l'industrie automobile, tout en évitant toute distorsion de concurrence dans le marché intérieur.

La Commission, conjointement avec la Banque européenne d'investissement et les États membres, soutiendra l'industrie dans ses efforts visant à **maintenir les investissements dans les technologies futures** (en particulier les technologies vertes, concernant notamment la réduction de la consommation et les modes de propulsion alternatifs) aussi longtemps que durera le ralentissement économique. Ces investissements seront assurés principalement par l'intermédiaire de la **Banque européenne d'investissement** et à travers le **7^e Programme-cadre de recherche**.

La BEI a déjà accru le volume des prêts qu'elle prévoit d'octroyer au secteur automobile, notamment dans le cadre du nouveau mécanisme européen pour les transports propres, en le portant à un montant annuel de 4 milliards d'euros, tant pour 2009 que pour 2010. Les prêts accordés aux industries automobiles peuvent également provenir de programmes horizontaux, notamment ceux qui sont ciblés sur les PME ou qui concernent la convergence ou la sécurité. Les activités ont déjà bien progressé et la BEI devrait approuver en mars prochain des projets dans le secteur automobile pour un montant de 3,8 milliards d'euros, tandis que l'ensemble des projets supplémentaires qui sont à l'étude représentent un montant de 6,8 milliards d'euros. La Commission et la BEI continueront à coopérer étroitement pour faire en sorte que les financements accordés soient aussi efficaces que possible. La possibilité de regrouper encore davantage en début de période les prêts prévus pour 2009 et 2010 est analysée en permanence. Les procédures d'octroi des subventions ont été rationalisées pour permettre d'exécuter dans les meilleurs délais les décisions prises à la suite d'une demande d'aide, tout en continuant à appliquer des procédures d'évaluation rigoureuses en vue d'assurer la viabilité des investissements à long terme.

⁴ Communication de la Commission – Cadre communautaire temporaire pour les aides d'État destinées à favoriser l'accès au financement dans le contexte de la crise économique et financière actuelle (JO C 16 du 22.1.2009, p. 1).

Ces initiatives pourront s'appuyer sur un **partenariat de recherche**, conclu entre les secteurs public et privé, en faveur de la mobilité du futur et doté d'un budget total estimé à 1 milliard d'euros]. Conformément aux travaux préparatoires réalisés dans le cadre du 7^e Programme-cadre de recherche et des plateformes technologiques européennes concernées, ce partenariat mettra principalement l'accent sur la conception de véhicules "verts", et notamment de voitures particulières, d'autobus, de véhicules urbains et de camions, mais s'intéressera également à des questions connexes, telles que les infrastructures et la logistique. En outre, il conviendra d'exploiter pleinement les possibilités de simplification administrative supplémentaires des programmes publics de recherche-développement et des partenariats public-privé dans ce domaine. La Commission invite également les États membres à soutenir les activités de recherche et de développement en matière environnementale, à intensifier les investissements dans des infrastructures liées aux moyens de transport "verts", tels que les voitures électriques et les véhicules à hydrogène, et à coordonner leurs actions pour éviter tout double emploi coûteux et pour accroître les retombées autant que possible.

Enfin, la Commission s'emploie à réaliser la **normalisation** nécessaire pour que la certitude juridique des solutions technologiques futures soit assurée et pour que ces solutions puissent être appliquées sur tout le territoire du marché intérieur.

c) Dynamiser la demande de véhicules neufs et accélérer le renouvellement des flottes

Les États membres ont pris des mesures destinées à agir sur la demande, car c'est là le moyen le plus efficace pour **contrer le recul de la demande à court terme et améliorer la confiance des consommateurs**. Comme neuf États membres ont déjà mis en place des systèmes de recyclage et de récupération (appelés "systèmes de primes à la casse") et que d'autres envisagent de les suivre, la Commission a invité pour la première fois des experts des États membres à une réunion qui s'est tenue le 16 février 2009 et qui avait pour but d'assurer la transparence de toutes les initiatives et de permettre un échange de bonnes pratiques. La Commission a examiné avec les États membres des principes communs qui permettront une adoption sans heurts des systèmes de primes à la casse (voir annexe 3). En outre, la Commission s'est engagée à accélérer le processus d'approbation de ces systèmes dans le cadre de la directive 98/34/CE.

La Commission invite les États membres à faire pleinement usage des **marchés publics** pour relancer la demande de véhicules plus propres et plus économiques à court terme, en étudiant la possibilité d'avancer les investissements en infrastructures et de renouveler les flottes des transports publics, y compris les véhicules lourds.

d) Préserver les qualifications et l'emploi, réduire les coûts sociaux au minimum

Les perspectives de l'emploi dans le secteur automobile constituent une préoccupation grave et doivent retenir toute l'attention des responsables politiques. Les États membres devront relever d'importants défis et plusieurs régions risquent d'être très durement touchées par la crise.

C'est dans ce contexte que les partenaires sociaux européens et les organisations industrielles du secteur ont lancé en octobre 2007 un "**partenariat européen pour l'anticipation du changement dans le secteur automobile**". Un important programme de travail portant sur deux ans est actuellement mis en œuvre en vue d'anticiper et d'atténuer les conséquences sociales des restructurations.

Divers fonds et instruments stratégiques de l'Union peuvent être mobilisés pour prendre en charge **le coût social de l'ajustement et pour garantir que les niveaux de qualification requis** pour assurer la compétitivité future de l'industrie soient préservés dans le secteur. À cet effet, il convient de favoriser le passage progressif à de nouvelles formes de production, sans exclure les restructurations nécessaires. Les mesures sont applicables à tous les secteurs, mais elles sont tout particulièrement importantes pour le secteur automobile et sa chaîne d'approvisionnement, car ce dernier devra éliminer des surcapacités considérables.

La Commission a également proposé un accroissement des paiements préalables du **Fonds social européen (FSE)** et la simplification des critères. Il sera ainsi possible de soutenir la mise en œuvre de mesures destinées à préserver des emplois et à lutter contre le chômage dans l'industrie automobile, telles que: i) le soutien aux travailleurs en chômage partiel par le financement d'actions de formation et la prise en charge d'une partie des coûts salariaux et non salariaux du travail; ii) l'aide à la restructuration des entreprises et du secteur; iii) le financement d'actions de reconversion; iv) l'anticipation des changements nécessaires et la mise en adéquation des qualifications. Par le passé, le FSE a déjà accompagné avec succès des restructurations dans l'industrie automobile, et ce sont là des exemples dont il conviendra de s'inspirer.

Il importe également d'étudier de manière approfondie les possibilités de faire appel à des interventions financées par le **Fonds européen d'ajustement à la mondialisation**. Ce fonds est déjà intervenu dans quatre cas touchant au secteur automobile, et une cinquième intervention est à l'étude. La disponibilité de ce soutien sera encore améliorée lorsque le Parlement européen et le Conseil auront adopté la récente proposition de la Commission. Le fonds pourra alors intervenir plus rapidement et, pendant une période limitée, ses interventions pourront être justifiées par la crise économique actuelle, en dehors de toute considération relative à la mondialisation.

e) Des marchés ouverts et une concurrence équitable au niveau mondial

En période d'incertitude économique, le risque s'accroît de voir des pays chercher à protéger leurs industries en dressant des obstacles aux échanges. Une **concurrence équitable sur des marchés ouverts** peut contribuer à lutter contre la crise actuelle, alors que toute mesure protectionniste menace de l'aggraver. L'Union européenne s'est engagée à prévenir la mise en place de toute nouvelle restriction aux échanges à l'encontre de pays tiers. Elle attend le même comportement de ses partenaires commerciaux et ne tolérera aucun retour au protectionnisme.

La Commission suivra attentivement l'évolution au niveau international et encouragera le **dialogue international**, notamment avec ses principaux partenaires commerciaux, à savoir les États-Unis, le Japon, la Corée et la Chine. Conjointement avec ces pays, elle œuvrera pour que les marchés mondiaux restent ouverts et pour assurer une concurrence équitable.

3. RENFORCER LE PARTENARIAT

La Commission s'est engagée à réunir les États membres et d'autres acteurs pour assurer qu'une approche cohérente et coordonnée soit adoptée en faveur de l'industrie automobile européenne. Les progrès accomplis feront l'objet d'un suivi permanent. La Commission propose de renforcer le processus CARS 21 et compte organiser une table ronde avec les États membres, l'industrie automobile (constructeurs et équipementiers) et les syndicats. Ses principaux objectifs devraient être de mettre à disposition une structure d'information mutuelle, de dialogue et d'échange de bonnes pratiques. Elle devra soutenir les efforts entrepris par le secteur pour se restructurer afin d'être compétitif sur les marchés mondiaux, en mettant tout particulièrement l'accent sur la préservation des qualifications qui existent dans l'industrie, ainsi que sur la formation des travailleurs à de nouvelles tâches et leur préparation à de nouveaux emplois, dans l'industrie automobile et dans d'autres secteurs.

La table ronde devrait également suivre l'évolution dans les domaines suivants:

- relance de la **demande privée** et dynamisation de la **demande publique** dans les meilleurs délais;
- aide financière à la **recherche**;
- soutien actif à la réduction des **surcapacités**, tout en préservant la **main-d'œuvre qualifiée** par l'intermédiaire du Fonds social européen et du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation;
- respect rigoureux des **recommandations de CARS 21**, en ce qui concerne tout particulièrement la nécessité de mieux légiférer et celle d'analyser soigneusement les coûts et les avantages de toute initiative législative nouvelle afin d'éviter, dans toute la mesure du possible, la création de nouvelles charges économiques.

La Commission est prête à exploiter pleinement les possibilités offertes par le CET pour intensifier le dialogue avec les États-Unis en ce qui concerne la situation des constructeurs automobiles américains et les effets de contagion que cette situation peut avoir pour l'Union européenne.

Annexe 1: Conclusions de l'examen à mi-parcours de CARS 21

Annexe 2: Inventaire des instruments d'aide d'État

Annexe 3: Orientations pour les systèmes de prime à la casse