



Bruxelles, le 5.3.2025  
COM(2025) 95 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU  
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ  
DES RÉGIONS**

**Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile**

## 1. Introduction

L'industrie automobile est un moteur essentiel de la prospérité européenne et un élément essentiel de l'identité européenne. Les fabricants européens sont des leaders mondiaux depuis l'invention de l'automobile, ils produisent des marques emblématiques qui font figure de référence en matière d'innovation et d'excellence. Aujourd'hui, le secteur représente 1 000 milliards d'euros de PIB, soit un tiers des investissements privés dans la recherche et le développement dans l'UE, et il fournit des emplois directs et indirects à 13 millions d'Européens. Pour les véhicules utilitaires, les constructeurs européens de camions représentent plus de 40 % du marché mondial<sup>1</sup>. Le leadership de l'industrie automobile européenne force l'admiration du monde entier.

À l'heure actuelle, le secteur connaît une transformation structurelle d'une vitesse et d'une ampleur sans précédent. La transition vers une mobilité propre s'accélère. En 2024, une voiture sur cinq vendue dans le monde était déjà électrique. Dans le même temps, l'intégration rapide des technologies numériques, telles que l'IA, les logiciels, les dispositifs de détection et de communication, ainsi que l'importance croissante des services numériques et de la connectivité, bouleversent le secteur. **Il est impératif que l'industrie automobile européenne non seulement surmonte, mais façonne également la transition vers des véhicules à émissions nulles, connectés et de plus en plus automatisés.**

Outre cette transition, notre industrie automobile fait également face à de sérieux défis en matière de compétitivité. Elle est confrontée à des risques liés à la chaîne d'approvisionnement mondiale, elle est tributaire des importations de matières premières et de batteries, elle dépend encore trop des combustibles fossiles, et elle doit faire face à une concurrence féroce pour les talents, à des écarts de coûts dans les principaux intrants et à un contexte géopolitique de plus en plus instable. Les entreprises européennes risquent de prendre du retard en ce qui concerne les technologies stratégiques clés telles que les batteries, les logiciels, les systèmes d'infodivertissement et la conduite autonome, et ont souvent moins de contrôle direct sur de nombreuses matières premières, tandis que les concurrents étrangers sont souvent soutenus par des stratégies industrielles ambitieuses et bénéficient d'un soutien de l'État sous différentes formes.

Il s'agit d'un moment charnière pour l'industrie automobile européenne — une action décisive est nécessaire, et l'Union européenne (UE) est déterminée à soutenir le secteur dans sa transition.

Tel est l'objectif du présent plan d'action, qui s'appuie sur la boussole pour la compétitivité, le pacte pour une industrie propre et, ces dernières semaines, une vaste série de consultations, menées par la présidente et plusieurs membres de la Commission, auxquelles plus de 100 organisations ont participé activement<sup>2</sup>. Le présent plan d'action définit des mesures concrètes visant à garantir la compétitivité mondiale de l'industrie automobile européenne et à maintenir une base de production européenne solide grâce à des **actions dans cinq domaines clés**: 1) innovation et transition numérique, 2) mobilité propre, 3) compétitivité et résilience de la chaîne d'approvisionnement, 4) compétences et dimension sociale, 5) conditions de concurrence équitables et environnement favorable aux entreprises.

## 2. Les cinq piliers du plan d'action en faveur du secteur automobile

---

<sup>1</sup>Statista Market Insights, janvier 2025.

<sup>2</sup> Ces consultations, qui ont eu lieu entre le 30 janvier et le 20 février, ont été complétées par une consultation publique ouverte, qui a permis d'obtenir plus de 1900 réponses.

## 2.1 Innovation et transition numérique

Pour être compétitive à l'échelle mondiale, l'industrie automobile européenne doit retrouver d'urgence une position de chef de file dans la transition vers des véhicules connectés, autonomes et fondés sur l'IA. L'expérience en voiture, tant pour les conducteurs que pour les passagers, est de plus en plus définie par les logiciels, dans la mesure où les nouvelles applications, telles que la conduite automatisée et autonome, la communication et l'infodivertissement jouent un rôle de plus en plus central. Ces éléments sont rapidement en train de devenir des différenciateurs stratégiques clés dans lesquels les constructeurs automobiles (fabricants d'équipements d'origine ou «FEO») doivent exceller, mais dans lesquels ils risquent actuellement de se faire dépasser par les concurrents non européens.

### **Promouvoir la conduite autonome et stimuler le marché unique des véhicules autonomes**

La technologie de conduite autonome sera un déterminant essentiel de la compétitivité et représentera une part importante de la valeur ajoutée future. Elle devrait générer une valeur ajoutée pour le secteur automobile à l'échelle mondiale pouvant atteindre 400 milliards d'euros d'ici à 2035.

#### *Bancs d'essai pour la conduite autonome*

Dans l'UE, les conditions d'essai routier et d'exploitation commerciale des véhicules entièrement autonomes sont moins favorables qu'aux États-Unis et en Chine. Cela donne aux concurrents de ces pays une avance importante.

Afin de stimuler la préparation du marché et la commercialisation des véhicules autonomes, la Commission collaborera avec les États membres pour mettre en place rapidement au moins trois **bancs d'essai transfrontières à grande échelle, des bacs à sable réglementaires connexes et des corridors européens de conduite automatisée**. Les villes de taille moyenne désireuses de jouer un rôle pionnier pourraient être incluses. Ces bancs d'essai permettront le déploiement pilote à grande échelle de véhicules autonomes, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises. La Commission s'engage également à poursuivre l'évaluation du potentiel d'intégration des véhicules automatisés dans le système de transport grâce à la communication entre les véhicules et les infrastructures.

#### *Vers un marché unique de la conduite autonome*

Aujourd'hui, l'environnement réglementaire relatif à la mobilité connectée et autonome est fragmenté. Peu d'États membres disposent de règles de circulation nationales qui autorisent les véhicules autonomes sur leurs routes, ce qui bloque le potentiel du marché unique de la conduite autonome. La coopération entre tous les concepteurs et constructeurs de ces véhicules, ainsi que les exploitants d'infrastructures routières et les gestionnaires de l'infrastructure, est essentielle. Un **cadre et une gouvernance plus harmonisés au niveau de l'UE** sont nécessaires pour tirer parti des avantages de notre marché unique et faciliter le déploiement rapide de la mobilité connectée et autonome. La Commission prendra des mesures pour atteindre cet objectif.

Elle poursuivra en priorité l'élaboration du **cadre réglementaire applicable aux véhicules autonomes**, en commençant par **autoriser l'homologation de séries illimitées de véhicules équipés de systèmes de stationnement automatisé en 2025, avant d'autres utilisations** (telles que le transport de marchandises de point à point) **en 2026**, sans compromettre la sécurité. En outre, la Commission **élaborera des règles affinées pour mieux soutenir les essais préalables**

**au déploiement des systèmes ADS (systèmes de conduite automatisée) et ADAS (systèmes avancés d'aide à la conduite) sur la voie publique.** L'expérimentation de technologies ADAS et ADS innovantes sur la voie publique en Europe nécessite généralement des autorisations fondées sur des dérogations aux règles nationales, ce qui implique plusieurs approbations dans différents États membres. La Commission **proposera des procédures harmonisées d'approbation des autorisations début 2026 afin de faciliter tous les essais ADAS et ADS sur les routes ouvertes dans l'ensemble de l'UE.**

### **Actions phares:**

Mise en place de bancs d'essai transfrontaliers à grande échelle pour les véhicules autonomes à partir de 2026.

Stimuler le cadre réglementaire et l'intégration du marché unique pour la conduite autonome européenne: i) avec des règles sur des séries illimitées de véhicules équipés de systèmes de conduite automatisée d'ici à 2026; ii) des règles harmonisées pour l'essai de systèmes ADAS et ADS sur la voie publique d'ici à 2026; iii) et des règles harmonisées pour le déploiement dans l'ensemble de l'UE.

### **Stimuler le développement du véhicule européen connecté et automatisé de demain**

Les puces électroniques, les logiciels et l'IA sont les trois principaux composants du véhicule connecté et automatisé de demain. Alors que les constructeurs et fournisseurs automobiles européens représentent 45 % des investissements mondiaux dans la R&D du secteur automobile, ils sont contestés dans ce domaine par des entreprises technologiques et de nouveaux acteurs automobiles «natifs du numérique» de pays tiers. Afin d'éviter de nouvelles dépendances et le transfert de valeur ajoutée et d'emplois vers l'étranger, **l'UE doit renforcer ses propres capacités industrielles pour les logiciels et le matériel informatique nécessaires aux véhicules propres, connectés et automatisés.** Il s'agit notamment de veiller à ce que ces logiciels et équipements soient conçus pour utiliser des données et des services spatiaux pour la navigation, le positionnement de haute précision, l'observation de la Terre et la connectivité sécurisée, comme le prévoient respectivement les systèmes européens Galileo/EGNOS, Copernicus et bientôt IRIS.

#### *Alliance européenne pour les véhicules connectés et autonomes*

Une collaboration étroite entre les acteurs européens, dans le cadre des règles de concurrence de l'UE, est nécessaire pour mettre au point des logiciels partagés et des éléments constitutifs du matériel informatique. Cela permettrait de réaliser d'importantes économies de ressources. Les constructeurs automobiles pourraient accélérer le développement technologique commun et concentrer les ressources sur les éléments qui déterminent une expérience client différenciée.

C'est pourquoi la Commission lancera sans délai l'*Alliance européenne pour les véhicules connectés et autonomes*, sur la base des travaux préparatoires effectués dans le cadre de l'[initiative européenne «Véhicule du futur»](#), et les [partenariats Horizon Europe liés à l'automobile](#), en particulier 2Zero, CCAM et l'entreprise commune «Semi-conducteurs». Elle réunira une masse critique d'acteurs européens du secteur automobile, y compris des PME, afin de façonner le développement de la prochaine génération de véhicules en mettant l'accent sur les éléments d'architecture communs, les composants matériels et logiciels européens partagés ainsi que leur normalisation. Sur la base d'une feuille de route commune en matière d'innovation, l'Alliance réalisera les activités clés suivantes:

- ***Mettre au point une plateforme logicielle pour les véhicules définis par logiciel:*** L'Alliance mettra au point une plateforme ouverte à l'échelle de l'UE sur les véhicules définis par logiciel, fondée sur des modules logiciels ouverts de pointe, ainsi que sur des interfaces, des normes et des outils.
- ***Mettre au point une architecture informatique embarquée pour les véhicules définis par logiciel:*** La conduite autonome nécessite une capacité informatique avancée centralisée à bord.

L'Alliance mettra au point une plateforme informatique à l'épreuve du temps qui soit adaptable, flexible, économe en énergie et capable d'assurer des performances en temps réel, et intégrera des processeurs plus avancés, y compris des puces IA, tout en veillant à ce que les véhicules définis par logiciel restent modulables et puissent être facilement mis à niveau.

- ***Mettre au point des solutions innovantes en matière d'IA pour l'industrie automobile:*** Mettre au point des modèles et des algorithmes d'IA générative sectoriels qui permettent, par exemple, la conduite autonome, l'optimisation du fonctionnement des véhicules connectés dans les infrastructures de transport et de recharge, ainsi qu'une gestion efficace des batteries ou une maintenance prédictive fondée sur l'IA.
- ***Créer une installation pilote distribuée à grande échelle en 2026/2027:*** L'installation servira d'environnement collaboratif pour l'industrie des **véhicules définis par logiciel et l'ingénierie de l'IA** et servira de banc d'essai pour l'innovation dans les couches application.
- ***Accélérer la transition vers la conduite autonome:*** Élaborer et fournir une feuille de route technologique ambitieuse pour le développement de composants de systèmes de conduite autonome (ADS) partagés (logiciels et matériels).

L'Alliance est un mécanisme puissant pour accélérer la coopération transfrontière de l'industrie européenne en matière d'innovation, de développement et de premier déploiement industriel de technologies de conduite connectées et autonomes. La Commission est prête à fournir, à la demande du secteur, des orientations sur la manière dont la mise en commun des données automobiles permettant les progrès de l'IA dans le domaine de la conduite autonome peut se faire dans le respect du droit de la concurrence. La Commission soutiendra également les travaux techniques en cours des États membres visant à désigner un éventuel projet important d'intérêt européen commun (**PIIEC**) dans le secteur des **véhicules propres, connectés et autonomes**, tout en veillant à ce qu'il soit accessible aux PME innovantes.

### **Technologie des batteries de nouvelle génération**

Les concurrents étrangers investissent d'importantes ressources financières et humaines dans la recherche et le développement de futures technologies de batteries, avec un soutien important de l'État. L'UE met fortement l'accent sur l'innovation dans le domaine des batteries au sein du partenariat **BATT4EU** d'Horizon Europe, qui reste un point important. La Commission soutiendra **l'ensemble de la chaîne de valeur de l'UE des batteries de nouvelle génération, y compris le recyclage**, en étroite coopération avec des partenariats dans le domaine de la fabrication avancée et des matériaux avancés. Pour les années 2025 à 2027, le budget spécifique s'élèvera à environ 350 millions d'euros, dans le cadre de la contribution globale d'Horizon Europe au secteur automobile.

### **Financement dans le cadre d'Horizon Europe**

Les activités de l'Alliance et la technologie des batteries de nouvelle génération seront soutenues par des investissements publics et privés conjoints dans le cadre des partenariats correspondants d'Horizon Europe. Le programme mobilisera 1 milliard d'euros pour le secteur automobile au cours de la période 2025-2027, s'accompagnant d'activités utiles financées par l'intermédiaire du Conseil européen de l'innovation. Dans le futur, des partenariats ad hoc pour des activités spécifiques pourraient être rassemblés dans le cadre d'une entreprise commune dédiée au secteur automobile. Cela est sans préjudice du train de mesures de la prochaine proposition de CFP.

## Catalyser les investissements privés pour développer l'innovation en Europe

Comme annoncé dans la boussole pour la compétitivité et le pacte pour une industrie propre, la Commission collaborera avec le groupe BEI et les investisseurs privés pour déployer un **programme d'investissement TechEU** afin de contribuer à combler le déficit de financement en faveur de l'innovation de rupture, de renforcer la capacité industrielle de l'Europe et de soutenir l'expansion des entreprises qui investissent dans des technologies innovantes en synergie avec le portefeuille de projets pertinents du Conseil européen de l'innovation. Dans le secteur automobile, TechEU pourrait soutenir les investissements dans la RDI pour les futures technologies stratégiques, la transition numérique, l'application de l'IA, ainsi que le déploiement de capacités industrielles de fabrication et d'approvisionnement avancées et l'expansion de technologies stratégiques et compétitives par les équipementiers automobiles, les fournisseurs et les entreprises technologiques innovantes, y compris la mise en place de la chaîne d'approvisionnement en technologies de cellules de batteries.

### Actions phares:

Mettre en place l'Alliance européenne pour les véhicules connectés et autonomes en 2025.

Soutenir la recherche et l'innovation dans le domaine de la mobilité connectée et automatisée et développer la technologie des batteries de nouvelle génération dans le cadre d'Horizon Europe.

### Autre action:

Collaborer avec le groupe BEI et le secteur privé pour déployer un programme d'investissement TechEU sur les entreprises en expansion, y compris pour la mise en place de la chaîne d'approvisionnement en technologies de cellules de batteries.

## Cybersécurité

Les composants matériels et logiciels des véhicules connectés et automatisés ont d'importantes implications en matière de sécurité. La Commission **assurera le suivi d'une évaluation en cours des risques de cybersécurité des véhicules connectés au titre de la directive SRI 2 au moyen de mesures concrètes**, y compris, le cas échéant, dans le cadre réglementaire pour les véhicules à moteur, et étudiera les moyens de mettre en place une chaîne de valeur industrielle européenne pour les composants critiques. Parallèlement, conformément à la stratégie de sécurité économique de l'UE, la Commission, en dialogue avec ses partenaires internationaux et en particulier le G7, élaborera une vision commune des risques en matière de cybersécurité et des mesures d'atténuation potentielles liées aux véhicules connectés. Cette approche est importante pour éviter de fragmenter davantage le marché mondial. La Commission élaborera également des normes de sécurité économique pour faire face aux risques liés à la chaîne d'approvisionnement, tels que la surdépendance, l'instrumentalisation, la surcapacité, les risques technologiques, la cybersécurité ou les risques en matière de sécurité.

### Autres actions:

Continuer à œuvrer en faveur d'une cybersécurité suffisante sans étouffer l'innovation et la commercialisation.

Élaborer des normes de sécurité économique.

## Accès aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules

Les données des véhicules connectés et numériques créeront de nouveaux flux de revenus et une valeur économique considérables. Ce potentiel est déjà libéré dans une certaine mesure par le règlement sur les données, qui donne accès aux données provenant de dispositifs connectés, tels que les véhicules, à la demande des utilisateurs, ainsi que par la directive sur les énergies renouvelables, qui prévoit l'accès aux données relatives aux batteries.

Toutefois, en raison des nombreuses spécificités des véhicules à moteur connectés et de leur potentiel d'ouvrir de nouvelles perspectives commerciales, y compris en ce qui concerne la recharge bidirectionnelle et intelligente, des mesures complémentaires sont nécessaires. La Commission **prendra donc des mesures appropriées** pour permettre à l'**ensemble** de l'écosystème automobile de **tirer parti des données des véhicules connectés**, notamment grâce à l'application du règlement sur les données et aux **orientations sur les données embarquées** qui seront publiées lors de l'entrée en application du règlement sur les données. Après évaluation des effets du règlement sur les données, la Commission envisagera d'autres mesures, y compris une proposition législative sur l'accès aux données embarquées et la possibilité de mettre en place une plateforme européenne de données automobiles. Dans ce contexte, elle tiendra également compte des considérations relatives à la cybersécurité, y compris pour l'accès à distance aux données.

La Commission évalue également si l'actuel cadre de l'UE en matière de concurrence en ce qui concerne les accords verticaux sur les marchés de l'après-vente dans le secteur automobile (le règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile) est toujours adapté à sa finalité, y compris dans un contexte de transition numérique.

#### **Actions phares:**

Des mesures adéquates concernant l'accès aux données, aux fonctions et aux ressources relatives aux véhicules, y compris des orientations sur le règlement sur les données et, si nécessaire, une proposition législative sur l'accès aux données des véhicules.

Réexamen du règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile et lignes directrices supplémentaires.

## **2.2 Mobilité propre**

Le transport routier représente encore environ un quart des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE. Pour atteindre l'ambition de l'Europe de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, les émissions dues aux transports devront être réduites de 90 % à cette échéance. Et pour garantir la poursuite de la réussite commerciale, il est également essentiel que les FEO européens, qui investissent déjà massivement dans les technologies à émissions nulles, retrouvent leur leadership en matière de technologies et de produits dans le secteur des véhicules à émissions nulles. Les véhicules à émissions nulles représentent déjà une part importante des ventes mondiales et, à terme, constitueront le segment de marché dominant. Un marché intérieur solide, soutenu par des infrastructures adéquates dans tous les territoires, est un facteur essentiel à cet égard.

### **Normes d'émission**

La transition vers une mobilité routière propre est soutenue par des normes d'émission de CO<sub>2</sub> pour les voitures et camionnettes neuves et pour les véhicules utilitaires lourds neufs, qui fixent des objectifs de réduction des émissions progressivement plus élevés pour les constructeurs. Ces normes offrent une sécurité et une prévisibilité à long terme pour les investisseurs tout au long de la chaîne de valeur, tout en laissant suffisamment de temps pour une transition équitable. À l'heure

actuelle, près de 6 millions de véhicules à émissions nulles circulent sur les routes européennes, mais une forte augmentation est encore nécessaire pour atteindre les objectifs de 2035 et 2040.

Récemment, la demande de véhicules électriques à batterie a été plus faible que prévu. Après avoir été multipliées par six entre 2019 et 2023, les ventes de véhicules électriques à batterie dans l'UE ont légèrement diminué de 5,6 % entre 2023 et 2024, leur part de marché passant de 14,6 % à 13,6 %, tandis que le lancement sur le marché de modèles de véhicules électriques abordables a connu des retards.

Si les chiffres de janvier 2025 indiquaient une part de 15 % de ventes de véhicules électriques à batterie, contre 10,9 % en janvier 2024, il existe toujours un risque que les objectifs en matière d'émissions des véhicules de transport de passagers pour 2025 entraînent des sanctions importantes. La Commission **présentera donc rapidement des flexibilités supplémentaires, au moyen d'une modification ciblée des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes**. La modification, si elle est adoptée, prévoirait d'évaluer la conformité au cours des années 2025, 2026 et 2027 combinées afin de permettre aux constructeurs automobiles de **compenser un retard au cours de l'une ou deux de ces années par des dépassements de l'objectif au cours de l'autre ou des autres années**. Cela contribuera à préserver la capacité de l'industrie à investir, tout en maintenant l'ambition globale des objectifs pour 2025. La Commission invite les colégislateurs à parvenir sans délai à un accord sur cette modification, car cela créerait une sécurité pour le secteur. Comme indiqué dans les orientations politiques de la Commission, le règlement sur les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes crée de la prévisibilité pour les investisseurs et les constructeurs. La Commission européenne accélérera les travaux de préparation de la révision prévue du règlement. Cette révision sera fondée sur une analyse factuelle tenant compte de toutes les évolutions technologiques pertinentes et de l'importance d'une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité à émissions nulles.

#### **Actions phares:**

Proposition visant à modifier les normes d'émission de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes, afin d'autoriser un retard dans la réalisation de l'objectif au cours d'une ou deux années, compensé par un dépassement de l'objectif au cours de l'autre ou des autres années pour la période 2025-2027.

Accélération des préparatifs en vue de la révision prévue du règlement.

#### **Stimuler la demande de véhicules à émissions nulles**

##### ***Soutenir les utilisateurs à faibles revenus au moyen de régimes de crédit-bail social***

Les régimes de crédit-bail social peuvent soutenir une mobilité propre abordable pour les consommateurs moins favorisés, tout en stimulant directement les ventes de véhicules à émissions nulles. La Commission **adoptera au premier trimestre 2025 une recommandation sur la précarité en matière de transport, encourageant les États membres à adopter des régimes de crédit-bail social** pour les véhicules à émissions nulles neufs et d'occasion, **ciblant les usagers vulnérables des transports** dans le cadre de la mise en œuvre de leurs plans nationaux **au titre du Fonds social pour le climat**. Le crédit-bail social (et notamment les régimes de location ou de crédit-bail de véhicules à émissions nulles destinés aux groupes vulnérables) est également couvert par les **orientations sur les plans sociaux pour le climat**, que la Commission adopte le même jour que la présente communication.

## *Accélération de l'intégration des véhicules à émissions nulles dans les flottes d'entreprises*

Les flottes d'entreprises constituent une part importante du marché européen des véhicules. Les véhicules achetés par les entreprises représentent actuellement environ 60 % des immatriculations de véhicules dans l'UE. L'accélération de l'adoption de véhicules à émissions nulles dans les flottes d'entreprises profitera à l'industrie automobile européenne et réduira encore les émissions dues aux transports. Pour garantir une adoption adéquate des véhicules à émissions nulles dans les flottes d'entreprises, il est essentiel d'éliminer les subventions faussant la concurrence dont bénéficient les véhicules à combustibles fossiles.

La Commission a entamé des travaux sur une **proposition législative visant à décarboner les flottes d'entreprises**, dans le but de définir des mesures visant à soutenir l'adoption de véhicules à émissions nulles par les entreprises acheteuses, sans imposer de charge inutile aux PME et en tenant compte de critères concernant, entre autres, la durabilité et la résilience. Afin de donner une impulsion aussi rapidement que possible, la Commission publie, parallèlement au présent plan d'action, une **communication visant à décarboner les flottes d'entreprises**, qui expose les mesures que les autorités nationales, régionales et municipales peuvent déjà prendre pour accélérer l'adoption de véhicules à émissions nulles.

Les transporteurs jouent un rôle important dans l'accélération de la part des véhicules utilitaires lourds à émissions nulles. Dans le cadre des travaux sur les flottes d'entreprises, la Commission examinera également des mesures visant à accélérer l'adoption de camions européens à émissions nulles.

### *Accélérer l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles*

Dans les mois à venir, la Commission adoptera une **modification ciblée de la directive Eurovignette afin de prolonger au-delà du 31 décembre 2025 le délai** applicable à l'exemption totale des redevances routières pour les véhicules utilitaires lourds à émissions nulles.

La compétitivité et les investissements dans les camions à émissions nulles et la décarbonation du transport routier peuvent être davantage stimulés par la conclusion rapide des négociations interinstitutionnelles et l'adoption de la proposition de révision de la directive sur les poids et dimensions. Cela garantirait la **parité de charge utile avec les véhicules diesel**. En outre, plusieurs mesures<sup>3</sup> sont proposées pour encourager les investissements dans des remorques efficaces grâce à des **variations favorables du péage routier**.

Enfin, la conversion des véhicules utilitaires lourds conventionnels, en particulier des autobus, en les équipant d'un groupe motopropulseur électrique, peut contribuer de manière rentable à la décarbonation de la flotte. La Commission soutiendra **l'élaboration d'un règlement dans le cadre de la CEE-ONU**, harmonisant la réception par type de ces véhicules convertis au niveau mondial.

La Commission étudie également des mesures visant à soutenir l'adoption de **bus propres fabriqués en Europe**, y compris au moyen d'un soutien à la conversion du parc de véhicules et

---

<sup>3</sup> COM(2023)189, Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 1999/62/CE, la directive 1999/37/CE du Conseil et la directive (UE) 2019/520 en ce qui concerne la classe d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds avec remorques.

des dépôts et d'une meilleure agrégation de la demande ou des règles d'amortissement pour les municipalités locales.

### ***Mieux coordonner les mécanismes d'incitation des États membres en faveur des achats des consommateurs***

Lors de l'achat d'une voiture neuve, son coût est généralement l'une des principales considérations du client. À l'heure actuelle, les États membres ont choisi différentes approches pour encourager l'adoption de véhicules à émissions nulles, même dans les États membres présentant des niveaux de maturité du marché similaires pour une mobilité propre. Ces incitations sont également souvent sujettes à des changements, ce qui réduit la sécurité pour les consommateurs, les entreprises et les investisseurs. À ce jour, des enseignements importants ont été tirés en ce qui concerne l'efficacité de ces programmes, qui ont permis d'optimiser leur conception et de soutenir une production européenne plus durable sur le plan environnemental et plus résiliente sur le plan stratégique. Une approche plus coordonnée au niveau européen est nécessaire. La Commission commencera à travailler, sans délai, avec les **États membres** afin d'échanger les bonnes pratiques et les enseignements tirés en ce qui concerne les **mécanismes d'incitation** en faveur des consommateurs. Ces travaux permettront de définir une boîte à outils incluant des options de mécanismes incitatifs conçus pour être économiquement efficaces, viables sur le plan budgétaire et adaptés à la maturité des marchés en question, et d'examiner des pistes pour d'éventuels mécanismes incitatifs à l'échelle de l'UE. Ils alimenteront également une **recommandation de la Commission** qui recensera les sources de financement de l'UE à partir desquelles les États membres peuvent soutenir de telles incitations.

#### **Actions phares:**

Recommandation sur la précarité en matière de transport (T1 2025), y compris les régimes de crédit-bail social.

Communication (T1 2025) et initiative législative visant à décarboner les flottes d'entreprises (fin 2025).

#### **Autres actions:**

Modification ciblée de la directive «Eurovignette» afin de prolonger le délai pour exempter totalement les véhicules utilitaires lourds à émissions nulles des redevances routières (T2 2025).

Finaliser les négociations interinstitutionnelles en vue de la révision de la directive sur les poids et dimensions.

Recommandation sur les incitations fiscales et non fiscales du côté de la demande (2026).

### **Accélérer le déploiement des infrastructures de recharge**

La disponibilité d'infrastructures de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène est l'une des conditions préalables à l'adoption de véhicules à émissions nulles, et les investissements dans les infrastructures sont donc également essentiels pour la compétitivité du secteur automobile européen. Toutefois, le niveau de déploiement des infrastructures de recharge n'est pas uniforme dans tous les États membres et leurs régions. Il faut que cela change.

### ***Mettre en œuvre la législation existante***

La Commission **mettra une assistance technique ciblée à la disposition des États membres** par l'intermédiaire de l'instrument d'appui technique pour la mise en œuvre des actions prévues dans

le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) et dans la directive sur la performance énergétique des bâtiments (DPEB).

Le mécanisme pour une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIF) s'est avéré être un instrument efficace et efficient pour soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en hydrogène. 570 millions d'euros supplémentaires seront mis à disposition au titre du mécanisme pour l'infrastructure pour carburants alternatifs en faveur de projets de déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs en 2025 et 2026 axés sur les véhicules utilitaires lourds.

Dans le **plan d'investissement pour des transports durables**, qui doit être adopté dans le courant de l'année 2025, la Commission présentera des propositions supplémentaires de mesures visant à supprimer les obstacles à l'augmentation du financement des infrastructures de recharge.

### *Accès au réseau*

Les retards dans les connexions au réseau constituent souvent un goulet d'étranglement majeur qui entrave le déploiement d'infrastructures de recharge, en particulier les grands parcs de recharge publics et les chargeurs à haute puissance nécessaires pour les véhicules utilitaires lourds. Plusieurs actions prioritaires concernant l'accès au réseau sont déjà en cours ou prévues dans le cadre du plan d'action de l'UE pour les réseaux (notamment en assurant une plus grande transparence en ce qui concerne la capacité d'hébergement du réseau et en aidant les gestionnaires de réseau à anticiper la demande de recharge), du paquet «réseaux» et du plan d'action pour l'électrification annoncé pour le premier trimestre de 2026.

La Commission **publiera prochainement des orientations et des recommandations aux États membres sur le raccourcissement du délai d'attente pour la connexion des points de recharge aux réseaux et leur traitement prioritaire**, en s'appuyant sur les bonnes pratiques des États membres. La Commission recommande également **aux États membres de présumer que les stations de recharge, leur raccordement au réseau, le réseau lui-même et les actifs de stockage sont dans l'intérêt public supérieur dans le cadre des procédures d'autorisation**. La Commission évaluera si cette présomption devrait devenir obligatoire. Les États membres devraient favoriser la hiérarchisation des projets bénéfiques à la transition vers une énergie propre et à l'efficacité du système électrique, y compris les points de recharge.

La Commission **publiera, d'ici l'été 2025, des principes directeurs définissant les conditions sous lesquelles des investissements anticipatifs dans des projets de réseau devraient être accordés**. Cela permettra d'anticiper les besoins futurs des infrastructures de recharge dans la planification du réseau.

La directive sur les énergies renouvelables autorise déjà les États membres à planifier des zones spécifiques pour les réseaux liés aux projets dans le domaine des énergies renouvelables, ce qui permet d'accélérer les procédures d'autorisation et de planification. Dans ce contexte, les **réseaux liés aux domaines pertinents pour l'initiative relative aux corridors de transport propres européens devraient être considérés par les États membres comme des zones d'accélération similaires** à celles conçues pour les infrastructures liées aux plans en matière d'énergies renouvelables. La Commission formulera d'autres recommandations à ce sujet.

## *Infrastructures de recharge des véhicules électriques*

Une zone d'action critique est l'infrastructure de recharge pour les véhicules utilitaires lourds, dans les dépôts et le long des principaux corridors routiers. Les investissements dans les infrastructures accéléreront également l'adoption de véhicules utilitaires lourds propres par les clients du fret.

La Commission collaborera avec les États membres sur une **initiative relative aux corridors de transport propre européens** qui accélérera le déploiement d'aires de recharge pour véhicules utilitaires lourds le long des principaux corridors logistiques du RTE-T en tant qu'infrastructures critiques, y compris au sein des nœuds urbains connexes et de leurs terminaux de fret multimodaux. Cette initiative sera mise en œuvre dans le cadre de l'outil de coordination de la compétitivité présenté dans le contexte de la «Boussole pour la compétitivité»<sup>4</sup> et mettra l'accent sur la simplification des procédures d'octroi de permis, la mobilisation de financements visant à réduire les risques d'investissement et le lien avec les dispositions relatives à des domaines prioritaires spécifiques du réseau au titre de la directive sur les énergies renouvelables. L'objectif est de produire un premier impact en 2025. La Commission étudiera également les moyens d'**accélérer l'octroi de permis** hors réseau pour les stations de recharge pour véhicules utilitaires lourds, par exemple en modifiant les règlements sur le zonage afin de soutenir explicitement la recharge des véhicules utilitaires lourds le long des corridors RTE-T. Il est également important de déterminer le type de soutien approprié aux exploitants de dépôts et de points de recharge publics pour l'installation de stockage local de l'électricité, par exemple le financement ou l'assistance technique.

### *Recharge intelligente et bidirectionnelle*

Avec le développement des énergies renouvelables et l'électrification accrue des utilisations finales, les besoins de flexibilité augmenteront considérablement. Une recharge intelligente et bidirectionnelle peut contribuer à alléger la charge pesant sur le réseau et à favoriser l'intégration efficace des véhicules électriques dans le système électrique tout en réduisant les coûts énergétiques des utilisateurs de véhicules.

**Les États membres devraient donc mettre en place un cadre propice à la recharge intelligente et bidirectionnelle.** La directive sur l'organisation du marché de l'électricité fournit déjà aux États membres une boîte à outils pour soutenir la recharge intelligente et bidirectionnelle. Ils devraient veiller à ce que les gestionnaires de réseau de distribution proposent des redevances de réseau équitables et éviter une double taxation de l'énergie stockée, y compris dans les batteries de véhicules électriques. Plus généralement, les États membres peuvent, grâce à une taxation appropriée de l'électricité, créer des arguments économiques en faveur d'une tarification bidirectionnelle. **La Commission facilitera l'échange de bonnes pratiques entre les États membres et fournira un nouveau code de réseau sur la participation active de la demande (T1 2026)** qui garantira la pleine participation au marché des différents services de flexibilité, y compris la tarification bidirectionnelle.

En outre, la Commission évaluera les besoins en matière de capacité de recharge intelligente et bidirectionnelle des véhicules électriques dans le cadre de la réception par type. Elle lancera un

---

<sup>4</sup> L'outil de coordination de la compétitivité permettra de coordonner les investissements et les politiques en matière de compétitivité au niveau de l'UE et au niveau national, et de mettre sur pied des projets pilotes transfrontières dans certains domaines clés présentant une valeur ajoutée manifeste pour la compétitivité de l'Europe.

bac à sable réglementaire pour les pilotes V2G afin de relever les défis réglementaires, techniques et commerciaux avant un déploiement à grande échelle.

**Actions phares:**

Initiative relative aux corridors de transport propres européens (T3 2025).

Mettre à disposition 570 millions d'EUR au titre du mécanisme d'infrastructure pour carburants alternatifs en 2025 et 2026.

Orientations et recommandation de la Commission sur le raccourcissement des procédures de raccordement au réseau et la hiérarchisation des priorités en matière de raccordement au réseau.

Principes directeurs concernant les investissements anticipatifs dans le réseau (T2 2025).

**Autres actions:**

Soutien aux États membres pour la mise en œuvre de l'AFIR et de la DPEB par l'instrument d'appui technique.

Aider les États membres à mettre en place des cadres propices à une tarification intelligente/bidirectionnelle et faciliter l'échange de bonnes pratiques.

***Mobiliser des fonds privés...***

Comme annoncé dans le pacte pour une industrie propre, environ 50 milliards d'euros d'investissements supplémentaires seront mobilisés au titre d'**InvestEU** pour soutenir les principales politiques de l'UE, le groupe BEI jouant un rôle de premier plan dans cette action. Cela pourrait inclure un soutien supplémentaire aux technologies propres et à la mobilité propre, y compris dans l'intérêt de l'industrie automobile tout au long de la chaîne de valeur, afin de contribuer à l'expansion ou à l'amélioration des arguments d'investissement en faveur des investissements à grande échelle nécessaires.

***... et renforcer la confiance des consommateurs***

La Commission réexaminera la **directive sur l'étiquetage des voitures** en 2026, à la suite de l'évaluation qui sera publiée au cours du premier semestre de 2025, afin d'aider les consommateurs à faire des choix durables et de contribuer à l'objectif d'accroître le déploiement de véhicules à émissions nulles. Cela peut se faire, par exemple, en incluant des **informations sur la teneur en carbone des matériaux clés utilisés dans le véhicule**.

Il convient de noter que, selon les pays, 75 % à 90 % des consommateurs achètent uniquement des véhicules d'occasion. En ce qui concerne les véhicules d'occasion à émissions nulles, les consommateurs s'inquiètent de la **santé des batteries et de la réparabilité**. **Afin de renforcer la confiance des consommateurs dans les véhicules électriques à batteries, la Commission évaluera la question plus large de la réparabilité des batteries et prendra des mesures réglementaires** pour garantir l'accès aux informations sur la santé des batteries dans le passeport de batterie, ainsi que l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des batteries.

***Renforcer la facilité d'utilisation des infrastructures de recharge***

Il est important que les consommateurs puissent comparer les prix en toute transparence et disposer sur leur écran d'informations complètes sur les infrastructures disponibles. À l'heure actuelle, cela peut encore être difficile et les tarifs de recharge peuvent différer sensiblement d'un point de recharge à l'autre. L'AFIR impose déjà aux exploitants de points de recharge d'échanger toutes les données pertinentes sans frais. **Dans le cadre du réexamen de l'AFIR en 2026, la**

**Commission examinera les possibilités de renforcer encore la transparence des prix aux points de recharge accessibles au public, en tenant compte des évolutions pertinentes du marché.**

**Actions phares:**

Mesure réglementaire visant à garantir l'accès aux informations sur la santé des batteries dans le passeport de batterie d'ici au troisième trimestre 2026.

Mesure réglementaire visant à garantir l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des batteries au troisième trimestre 2025.

Réexamen de l'AFIR afin d'évaluer les possibilités de renforcer encore la transparence des prix aux points de recharge accessibles au public en 2026.

**Autres actions:**

Révision de la directive sur l'étiquetage des voitures en 2026, qui vise à améliorer l'information des consommateurs.

### 2.3 Compétitivité et résilience de la chaîne d'approvisionnement

L'industrie automobile européenne risque de perdre des parts de marché importantes en raison de sa compétitivité limitée dans le domaine de la technologie et des capacités de production de véhicules à émissions nulles, ainsi que du fait d'un écart de coût important pour les composants critiques, en particulier les batteries. Celles-ci, qui représentent 30 à 40 % de la valeur ajoutée d'une voiture particulière électrique typique, constituent un champ de bataille essentiel pour l'emploi et la création de valeur à l'avenir. L'Europe a besoin d'une production intérieure de cellules de batteries et d'une chaîne d'approvisionnement compétitives, notamment pour se préparer aux chocs et aux crises d'approvisionnement et protéger la souveraineté économique. Cette production couvrirait une grande partie de l'approvisionnement en éléments de batterie et de la valeur ajoutée européenne tout au long de la chaîne d'approvisionnement, y compris les capacités de production de l'UE de matières actives anodiques, de matières actives cathodiques et de leurs précurseurs, et d'autres composants de batteries pertinents. Cela nécessite également des investissements d'acteurs européens dans les opérations d'extraction et de raffinage des matériaux pour batteries en Europe ou dans le reste du monde. L'objectif pour 2030 est de parvenir à une valeur ajoutée européenne de plus de 50 % tout au long de la chaîne de valeur.

#### Fabrication de batteries — «Battery Booster»

Afin de parvenir à court terme à des cellules et composants de batterie produits dans l'UE à un coût compétitif, le présent plan d'action présente un train de mesures baptisé «Battery Booster». Le financement est un élément important du train de mesures. La Commission a déjà annoncé jusqu'à 3 milliards d'euros au titre du **Fonds pour l'innovation** pour la fabrication de batteries de véhicules électriques. Le premier appel de 1 milliard d'euros a été lancé le 3 décembre 2024. Le secteur bénéficie également d'un complément de 200 millions d'EUR au titre du Fonds pour l'innovation. Cela soutiendra des projets innovants tout au long de la chaîne de valeur européenne de la fabrication de batteries afin de relever les défis en matière de financement en permettant d'autres opérations de capital-risque du groupe BEI au cours de la période 2025-2027. La Commission mettra à disposition 1,8 milliard d'euros au cours des deux prochaines années pour soutenir les entreprises qui fabriquent des batteries dans l'UE en mobilisant des ressources du Fonds pour l'innovation. La Commission étudiera les possibilités de financement de la montée en puissance des lignes de production européennes dans ce contexte.

La Commission examinera le **soutien direct de l'UE à la production des entreprises qui fabriquent des batteries dans l'UE**. Le soutien de l'UE pourrait être combiné avec des aides d'État. Dans ce contexte, la Commission travaille actuellement à l'élaboration d'un nouvel encadrement des aides d'État à l'industrie propre qui simplifiera les règles en matière d'aides

d'État, notamment pour garantir une capacité de production suffisante d'équipements de technologie propre en Europe, y compris les batteries et leurs composants essentiels. La Commission consulte actuellement les États membres et les parties prenantes sur un projet d'encadrement.

Afin de renforcer la valeur ajoutée européenne, le **soutien pourrait être mis à la disposition des acteurs étrangers si des entreprises européennes ont noué avec eux des partenariats** qui garantissent le partage des compétences, du savoir-faire, de l'expertise technique et de la technologie, ainsi qu'une valeur ajoutée suffisante pour l'UE.

Lors de la mise en place de tels instruments de financement, des **critères autres que le prix, tels que les exigences en matière de résilience, seront pris en considération, tant pour le financement par l'UE que pour le financement par les États membres.**

**Les exigences en matière de contenu européen relatives aux éléments et composants de batterie pour les véhicules électriques vendus dans l'UE** seront définies dans le cadre de divers actes législatifs en préparation, parmi lesquels l'acte législatif visant à accélérer la décarbonation de l'industrie et l'acte législatif sur l'économie circulaire, conformément aux engagements juridiques internationaux pris par l'Union. Ces exigences seront en phase avec la courbe de progression graduelle que devraient connaître les capacités de production intérieures.

Le nouvel encadrement des aides d'État offrira aux États membres la possibilité d'encourager davantage les investisseurs privés en réduisant les risques liés aux investissements dans les portefeuilles de projets. Les États membres pourront également créer des incitations fiscales sous la forme d'amortissements accélérés, comme la comptabilisation immédiate en charges, pour l'acquisition d'équipements liés aux technologies propres que requiert la transition vers une économie à zéro émission nette.

La Commission étudiera d'autres moyens pratiques de soutenir la fabrication de batteries en Europe au cours de la phase critique d'expansion, notamment en fournissant, à la demande, des orientations sur les possibilités de coopération rapprochée entre les acteurs du secteur des batteries dans le respect des règles de concurrence de l'UE. La Commission évaluera comment et dans quelle mesure les initiatives de normalisation, en particulier en ce qui concerne la conception des batteries, pourraient profiter à l'écosystème européen des batteries pour réaliser des économies d'échelle. La Commission détaillera également dans les meilleurs délais une méthode de calcul simple pour l'empreinte carbone des batteries.

### **Matières premières pour batteries et raffinage**

Les acteurs européens du secteur automobile ont besoin d'un accès fiable et sûr à moindre coût aux matériaux bruts et raffinés. Dans le même temps, la valeur ajoutée des activités s'y rapportant doit être localisée en Europe.

En mars 2025, dans le cadre du règlement sur les matières premières critiques (CRMA), la Commission présentera une liste de projets stratégiques couvrant par priorité la production de matières premières pour batteries à tous les stades de la chaîne de valeur. Ces projets bénéficieront de procédures d'autorisation simplifiées, tandis que l'accès au financement et les accords d'achat de la production seront facilités. Parallèlement, dans le cadre de ses 14 partenariats stratégiques sur les matières premières avec un éventail de pays allant du Chili à la République démocratique du Congo, la Commission soutient des investissements conjoints tout au long de la chaîne de

valeur des matières premières critiques<sup>5</sup>. La Commission lance les premiers appels en 2025 sur la plateforme qui regroupe l'offre et la demande de certaines matières premières critiques. Cela augmentera la disponibilité de matières premières critiques et la transparence du marché.

Mais cela ne suffit pas. Dans le pacte pour une industrie propre, la Commission a annoncé la création en 2026 d'un centre dédié aux matières premières critiques afin d'agrèger l'offre et la demande. En outre, la Commission européenne est prête à faciliter les **investissements conjoints du secteur privé dans la chaîne de valeur en amont**, en permettant aux acteurs du secteur automobile participants de bénéficier d'un approvisionnement en matériaux nettement moins risqué et moins coûteux.

Le recours à des **procédures d'autorisation simplifiées pour les matières premières des batteries et les projets de raffinage devrait être étendu** au-delà des projets stratégiques déjà recensés. À ce titre, la Commission encourage les États membres et les autorités régionales à appliquer des procédures simplifiées à l'ensemble des projets nationaux tout au long de la chaîne d'approvisionnement en matières premières pour batteries.

La Commission examinera l'utilité d'un soutien supplémentaire en faveur des entreprises de raffinage et de transformation des matériaux pour batteries (par exemple, en aval du carbonate de lithium) opérant dans les États membres. La Commission s'efforcera de mobiliser les institutions financières publiques pour qu'elles fournissent des garanties et réduisent les risques liés aux accords d'achat de la production et autres contrats à long terme tout au long de la chaîne d'approvisionnement des matériaux pour batteries.

### **Stimuler la circularité de la chaîne d'approvisionnement automobile**

La transition vers une économie circulaire est essentielle pour réduire la dépendance à l'égard des matières premières et accroître l'autonomie stratégique et la résilience de la chaîne d'approvisionnement automobile, y compris l'écosystème européen des batteries. Le règlement sur les batteries offre un cadre à cet effet. Toutefois, il convient d'étayer davantage les arguments économiques en faveur d'une chaîne de valeur globale du recyclage en Europe. Il importe de réaliser des investissements importants dans les capacités de recyclage tant avant qu'après traitement, de développer des technologies de recyclage plus avancées et d'assurer la disponibilité de matières à recycler (c'est-à-dire des batteries usagées et des déchets métalliques de haute qualité). À cette fin, la Commission **examinera la question du soutien financier en faveur des installations de recyclage des batteries et des véhicules hors d'usage**.

**La Commission envisagera l'opportunité de nouvelles actions pour renforcer la coopération industrielle en matière de recyclage des matières premières**, dans le respect des règles de concurrence de l'UE. À cette fin, la Commission lancera prochainement un exercice de collecte de données factuelles afin de recueillir les contributions des acteurs du marché.

Afin de protéger l'environnement contre les déchets dangereux, la Commission adopte, en même temps que le présent plan d'action, une décision au titre de la directive-cadre relative aux déchets prévoyant qu'à l'état de déchet, le broyat noir doit être classé comme déchet dangereux. Cela conduira à **un meilleur contrôle des transferts de broyat noir et, en particulier, à une interdiction de son exportation vers des pays non membres de l'OCDE**. Un meilleur accès au

---

<sup>5</sup> Par exemple, notre partenariat stratégique UE-Canada a permis de garantir quelque 10 milliards d'euros d'investissements qui se renforcent mutuellement entre l'UE et le Canada tout au long de la chaîne d'approvisionnement des batteries.

broyat noir des batteries stimulera également le recyclage des batteries. Des mesures supplémentaires visant à faciliter les transferts intra-UE et à imposer de nouvelles restrictions à l'exportation seront envisagées.

Enfin, une finalisation rapide du **processus de codécision portant sur le règlement relatif à la gestion des véhicules hors d'usage** stimulera la circularité dans l'industrie automobile et améliorera la disponibilité de matériaux secondaires et de pièces de rechange usagées financièrement accessibles.

### **Promouvoir la production européenne de composants**

Afin de stimuler la production européenne de composants essentiels pour véhicules, toute aide publique bénéficiant à l'industrie automobile sera subordonnée à des critères de résilience et de durabilité, qui seront proposés au quatrième trimestre de 2025 dans le cadre de l'acte législatif visant à accélérer la décarbonation de l'industrie. En outre, la Commission évaluera si ces critères pourraient également être appliqués dans le cadre de la passation de marchés privés. Cette approche s'impose également au vu de l'augmentation de la demande de composants pour véhicules en provenance du secteur de la défense, qui a absolument besoin d'un approvisionnement stable et sûr en pièces critiques. L'augmentation de la production européenne de composants pour véhicules devrait également réduire les risques de failles de sécurité, en garantissant l'intégrité des systèmes critiques. Pour des raisons de sécurité économique, cet aspect sera également important pour les composants de groupe motopropulseur électrique ainsi que d'autres composants essentiels pour véhicules connectés et automatisés.

**Actions phares:**

Train de mesures «Battery Booster»: soutien à la fabrication de batteries au titre du Fonds pour l'innovation et recherche de pistes pour un soutien direct à la production apporté par l'UE aux entreprises produisant des batteries dans l'UE, éventuellement combiné à des aides d'État, à des critères autres que le prix et à des exigences en matière de contenu européen, dans le respect des engagements juridiques internationaux de l'Union.

Faciliter les investissements conjoints du secteur privé dans la chaîne de valeur en amont.

**Autres actions:**

Finalisation rapide de la codécision sur le règlement relatif à la gestion des véhicules hors d'usage.

Examen de la question du soutien financier en faveur des installations de recyclage des batteries et des véhicules hors d'usage.

Poursuite du soutien au renforcement du recyclage.

Critères de résilience et de durabilité applicables aux composants clés pour véhicules.

## 2.4 Compétences et dimension sociale

Les déplacements de la demande et de la production intervenus récemment dans l'économie mondiale, ainsi que les chocs économiques et les risques et incertitudes géopolitiques ont eu une incidence profonde sur l'emploi dans le secteur automobile de l'UE. De nouvelles pertes d'emplois sont attendues dans les années à venir. En outre, les pénuries et inadéquations de compétences dans l'industrie automobile constituent une préoccupation majeure, au même titre que le vieillissement de la main-d'œuvre et la nécessité urgente de former des travailleurs et d'attirer de nouveaux profils de travailleurs dûment qualifiés. Les partenaires sociaux jouent un rôle capital dans l'anticipation et la gestion du changement, et les conventions collectives peuvent apporter des solutions pour faire face aux conséquences sur l'emploi et aux conséquences sociales des défis auxquels le secteur automobile est confronté.

Plusieurs initiatives au niveau de l'UE permettent aujourd'hui d'agir sur ces problèmes, telles que les financements au titre du Fonds social européen plus (FSE+) et du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM). Les initiatives en matière de développement des compétences, telles que le pacte pour les compétences et l'alliance pour les compétences dans le secteur automobile, préparent les travailleurs aux profondes transitions en cours. Mais cela ne suffit pas.

La Commission créera un **observatoire européen de la transition équitable** chargé de produire et de recueillir des données pertinentes, ainsi que d'établir des projections concernant les tendances de l'emploi tout au long de la chaîne de valeur automobile européenne et aux niveaux sectoriel et régional. En combinaison avec les données relatives à la structure démographique de la main-d'œuvre, cela permettra de recenser les futurs «points névralgiques» probables des délocalisations et de produire des informations précises en vue d'interventions prospectives visant à y remédier.

Afin d'apporter un meilleur soutien aux travailleurs touchés par les transitions, la Commission proposera, au printemps 2025, une **modification ciblée du règlement FEM visant à l'accélérer et à l'élargir**. Le champ d'application du règlement sera étendu pour accompagner les entreprises en phase de restructuration dans le but de protéger les travailleurs contre le risque de chômage.

Cela pourrait conduire à une mobilisation plus rapide des fonds disponibles. Parallèlement, la Commission élabore en ce moment, en consultation avec les partenaires sociaux, une feuille de route pour des emplois de qualité, qui sera publiée vers la fin de l'année.

Afin d'aider les États membres et les partenaires sectoriels à exploiter encore mieux les possibilités offertes par le FSE+, la Commission coopérera activement avec les partenaires sociaux et les États membres pour attirer l'attention sur les possibilités offertes par le FSE+ et mettre les acteurs en relation. Un appui sera notamment fourni aux travailleurs pour la recherche d'emplois dans des domaines autres que le secteur automobile et pour leur reconversion professionnelle. En outre, l'examen à mi-parcours du FSE+ sera mis à profit pour inciter les États membres à reprogrammer à la hausse le financement du secteur automobile, y compris par une éventuelle modification du règlement FSE+.

Dans la perspective de l'union des compétences, **il est prévu de renforcer le cadre des initiatives sectorielles en matière de compétences dans les industries stratégiques sur lesquelles s'appuie le pacte pour une industrie propre.** En 2026, un soutien ciblé au moyen de subventions Erasmus+ d'un montant maximal de 90 millions d'EUR sera mis à disposition pour soutenir les partenariats à grande échelle en matière de compétences dans les secteurs concernés, parmi lesquels le partenariat à grande échelle en matière de compétences dans le secteur automobile au titre du pacte pour les compétences.

#### **Actions phares:**

Observatoire européen de la transition équitable.

Modifications juridiques apportées aux règlements FEM et FSE+.

## **2.5 Renforcer notre accès au marché, assurer l'égalité des conditions de concurrence et garantir notre sécurité économique**

Le secteur automobile est d'envergure mondiale. Les exportations, les importations et les investissements jouent un rôle déterminant pour soutenir la compétitivité de l'industrie de l'UE. L'accès au marché étranger, l'égalité des conditions de concurrence avec les concurrents étrangers et l'existence d'un environnement économique et réglementaire propice sont essentiels pour assurer la réussite de l'industrie. À cette fin, l'UE mettra en œuvre plusieurs actions prioritaires spécifiquement dédiées au secteur automobile.

### **Diversifier l'approvisionnement, garantir l'accès aux marchés des pays tiers et renforcer la sécurité économique**

La Commission est déterminée à appliquer ses accords de libre-échange et à poursuivre ses partenariats internationaux mutuellement bénéfiques afin d'améliorer l'accès au marché et les possibilités d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne les matériaux critiques pour l'industrie automobile européenne. La Commission évaluera l'efficacité des volets relatifs aux voitures dans les accords commerciaux et, le cas échéant, coopérera avec les partenaires commerciaux afin de poursuivre la convergence réglementaire sur la base des normes internationales. La Commission utilisera toutes les possibilités, en collaboration avec les parties prenantes, pour améliorer le soutien apporté au secteur au moyen d'autres formes d'interaction, telles que des accords de reconnaissance mutuelle, des partenariats stratégiques dans le domaine des matières premières critiques ou des partenariats pour des échanges et des investissements

propres. Conformément aux recommandations du rapport Draghi, la Commission continuera de promouvoir l'harmonisation des réglementations techniques relatives aux véhicules au niveau mondial (CEE-ONU) et dans le cadre des accords commerciaux bilatéraux.

### **Train de mesures pour l'égalité des conditions de concurrence**

La Commission veillera à améliorer de manière continue l'égalité des conditions de concurrence au moyen d'une boîte à outils renforcée, comprenant les éléments suivants.

#### ***Règles d'origine***

Les règles d'origine préférentielles déterminent les conditions dans lesquelles des produits peuvent bénéficier d'un taux de droit nul ou réduit dans les accords commerciaux et dans les régimes préférentiels autonomes. Elles tendent à établir un équilibre entre les objectifs d'exportation et d'importation, qu'il convient d'analyser également au regard des chaînes d'approvisionnement considérées de manière cumulative. La Commission communiquera avec le secteur et les États membres sur **l'approche appliquée aux règles d'origine préférentielles** afin de garantir qu'elles apportent leur concours et leur soutien à la compétitivité à long terme du secteur automobile de l'UE.

La Commission examinera l'opportunité de définir des **règles d'origine spécifiques à titre de mesures de défense commerciale** pour l'écosystème des véhicules électriques en tant qu'outil visant à décourager les acteurs se livrant à des pratiques déloyales d'établir des installations dans des pays tiers, notamment des pays bénéficiant d'un accès préférentiel au marché de l'UE.

#### ***Instruments de défense commerciale***

La Commission a institué des droits compensateurs sur les importations de véhicules électriques chinois afin de lutter contre les pratiques commerciales déloyales et se tient prête à ouvrir une enquête anticontournement si elle reçoit des preuves suffisantes indiquant l'existence de pratiques de contournement compromettant l'efficacité de la mesure. En outre, la Commission reste disposée à poursuivre ses contacts avec les producteurs individuels en ce qui concerne les engagements de prix pour les mesures compensatoires applicables aux véhicules électriques à batteries en provenance de Chine, conformément au règlement antisubventions de base.

La Commission est également résolue à recourir aux **instruments de défense commerciale** et au **règlement relatif aux subventions étrangères** pour enquêter sur les pratiques déloyales en amont de la chaîne d'approvisionnement, y compris dans le segment des batteries et des pièces détachées, le cas échéant.

#### ***Renforcer la contribution des investissements étrangers à la compétitivité européenne***

La Commission s'efforcera de faire en sorte que les investissements étrangers dans le secteur automobile contribuent plus fortement à la compétitivité à long terme de l'industrie de l'UE, à son avance technologique et à sa résilience économique, ainsi qu'à la création d'emplois de qualité dans l'Union. En conséquence, **la Commission proposera, en coopération avec les États membres et le secteur, des conditions garantissant que les investissements étrangers entrants dans le secteur automobile apportent une valeur ajoutée accrue à l'UE**. Il pourrait s'agir, par exemple, de conditions de coentreprise, d'exigences en matière d'encadrement supérieur, de facilitation d'accords qui répondent aux besoins de l'industrie de l'UE (tels que des accords sur

l'achat de la production, les services de licence et les redevances avec des partenaires étrangers), de l'octroi de licences couvrant les technologies ou la propriété intellectuelle, d'engagements à fournir des intrants essentiels. L'un des domaines prioritaires à cet égard sera la chaîne d'approvisionnement des batteries.

En marge des travaux en cours sur les investissements étrangers, la Commission et les États membres veilleront à ce que les investissements directs étrangers soient utilisés pour créer de la valeur ajoutée en Europe, en particulier en cas de financement public, et imposeront des conditions claires contribuant à combler les lacunes liées au savoir-faire et à l'expertise en matière de production, notamment par des mécanismes efficaces de transfert de propriété intellectuelle et de compétences, ainsi que le recrutement de personnel basé dans l'UE et le recours aux chaînes d'approvisionnement locales.

### **Train de mesures pour la simplification**

Le cadre réglementaire existant apporte de la prévisibilité et contribue à la réalisation de nos objectifs stratégiques communs. Il faut cependant éviter qu'il fasse peser une charge et des coûts excessifs sur les entreprises, en particulier les PME au sein de la chaîne d'approvisionnement et du secteur de l'après-vente. Dans le cadre du programme de simplification de la réglementation, la Commission, en consultation avec les parties prenantes, prendra des mesures en vue d'établir un **train de mesures pour la simplification de la réglementation applicable au secteur automobile**, en améliorant la cohérence et l'harmonie entre les différentes exigences réglementaires. Par ailleurs, lors de l'élaboration de nouvelles propositions législatives, la Commission entend ménager un délai suffisant pour permettre aux entreprises de tenir compte de ces nouvelles exigences réglementaires applicables aux véhicules à moteur dans le processus de développement des produits. Une évaluation du règlement relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur (c'est-à-dire la législation relative à la réception par type) prévue en 2026 mettra particulièrement l'accent sur les possibilités de simplification.

Le contrôle de l'application du cadre réglementaire applicable aux véhicules à moteur est important pour garantir des conditions de concurrence équitables et éviter d'une manière générale le contournement des règles applicables de l'UE. Bien qu'il s'agisse d'une responsabilité incombant principalement aux autorités nationales compétentes pour la réception par type, la Commission collaborera avec les États membres pour combler les lacunes éventuelles du cadre réglementaire, par exemple dans les divers systèmes de réception par type de véhicules.

#### **Actions phares:**

Examiner l'opportunité d'attacher des conditions aux investissements étrangers entrants dans le secteur automobile, notamment en cas de financement public.

Simplification de la réglementation.

#### **Autres actions:**

Poursuivre les négociations en vue de la conclusion d'ALE et de partenariats internationaux mutuellement bénéfiques afin d'améliorer l'accès au marché et les possibilités d'approvisionnement pour l'industrie automobile de l'UE.

Développer davantage la coopération au moyen de partenariats pour des échanges et des investissements propres et de partenariats stratégiques afin de garantir un meilleur accès aux minerais pour batteries.

Communiquer avec le secteur et les États membres sur l'approche appliquée aux règles d'origine préférentielles dans le cadre des ALE.

Examiner l'opportunité de définir des règles d'origine spécifiques à titre de mesures de défense commerciale pour l'écosystème des véhicules électriques.

Surveiller l'application de la mesure compensatoire applicable aux importations de véhicules électriques chinois et entreprendre une enquête anticontournement s'il y a lieu.

Recourir aux instruments de défense commerciale et au règlement relatif aux subventions étrangères pour lutter contre les pratiques déloyales dans le segment des batteries et des pièces détachées, le cas échéant.

### **3. Conclusions – étapes suivantes**

La Commission informera le Parlement européen et le Conseil sur le présent plan d'action et les actions proposées et les invite à permettre une mise en œuvre rapide des modifications ciblées proposées.

Le présent plan d'action repose sur d'importantes contributions recueillies auprès d'entreprises du secteur automobile, d'associations professionnelles, de représentants de la société civile et de chercheurs à l'occasion de dialogues et de tables rondes, ainsi qu'à l'occasion de la consultation publique ouverte<sup>6</sup>. Un suivi attentif et une mise en œuvre rapide des mesures proposées sont désormais de la plus haute importance. La Commission continuera à collaborer avec les parties prenantes en organisant des dialogues réguliers, en vue de procéder à un échange de vues sur la mise en œuvre des mesures à court et à moyen terme décrites dans le plan et de recueillir des réactions et des informations sur l'évolution récente du marché.

---

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation\\_fr](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_fr).