

Une stratégie de mobilité durable et intelligente pour l'Europe

Document adopté par le 19^e Comité exécutif d'industriAll Europe

Réunion en ligne, 14-15 avril 2021 | 2021/126

1. Introduction

La Commission européenne a publié sa stratégie de mobilité durable et intelligente le 9 décembre 2020. Ce document fixe toute une série d'objectifs et de jalons ambitieux pour faire concorder le système de transport dans l'UE avec le monde numérique et climatiquement neutre.

IndustriAll Europe soutient l'objectif de neutralité carbone à atteindre d'ici 2050 tout en insistant sur la nécessité d'une transition juste et d'une stratégie industrielle génératrice d'emplois¹. Un message non sans importance non plus pour l'industrie liée au transport. Les industries manufacturières liées au transport est également un important pourvoyeur d'emplois. La construction automobile (montage et fournisseurs) emploie 2,6 millions de travailleurs tandis que les activités gravitant autour de l'automobile offrent du travail à 14 millions d'Européens. L'aérospatiale et la défense (900 000), la construction navale et la technologie maritime (500 000) et l'approvisionnement ferroviaire (400 000) sont aussi autant de pourvoyeurs d'emplois essentiels. Ces secteurs créent par ailleurs des emplois indirects en aval et en amont de l'industrie. Les industries de base (acier et métaux de base, produits chimiques et matériaux de base) sont d'importants fournisseurs d'industries manufacturières liées au transport, tandis que la maintenance et l'énergie constituent des éléments clés de la chaîne de valeur.

Le transport constitue ainsi l'élément stratégique de chaînes d'approvisionnement complexes et mondiales. Les industries européennes ont besoin d'un système de transport opérationnel et compétitif sur le plan international pour importer les matières premières et les produits intermédiaires nécessaires mais également pour exporter leur production sur les marchés étrangers. Cependant, la pression exercée sur les coûts dans le système de transport fait partie des principales raisons qui expliquent les conditions de travail déplorables et la précarité omniprésente auxquelles sont confrontés les travailleurs du transport. Du reste, le transport international à bas coût accentue encore un peu plus la délocalisation d'activités industrielles hors de l'Europe.

En tant que syndicats, nous ne pouvons accepter de circonscrire le débat politique autour du transport comme un virage technologique qui doit bénéficier exclusivement aux consommateurs et aux entreprises, sans évaluer les impacts sur les travailleurs et les conditions de travail. IndustriAll European Trade Union souhaite mettre l'accent sur un certain nombre de dimensions dont la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission européenne ne tient pas compte. Cette prise de position a pour but de formuler plusieurs demandes clés aux décideurs européens pour définir une

¹ Voir la prise de position « IndustriAll Europe soutient le plan de neutralité climatique à l'horizon 2050 si une transition juste est garantie » adoptée en novembre 2019.

politique de transport à même d'établir les bases logistiques et de transport nécessaires à la dynamisation et au développement d'une industrie européenne compétitive à haute valeur ajoutée. Cette politique en matière de transport devra également répondre aux défis numériques et environnementaux tout en œuvrant à une société plus inclusive. Des demandes sectorielles propres sont développées dans d'autres documents. Elles peuvent être consultées via un lien à la dernière rubrique de ce document.

2. La mobilité durable : une transformation difficile mais nécessaire

Dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe, l'UE a décidé de porter son objectif de réduction des gaz à effet de serre d'ici 2030 fixé initialement à au moins - 40 % à au moins - 55 %. Une révision jugée nécessaire pour faire de l'UE le premier continent climatiquement neutre à l'horizon 2050, mais aussi pour se conformer aux objectifs de l'Accord de Paris. Par conséquent, il va falloir revoir les mesures législatives européennes en matière de climat sur la base d'un ensemble exhaustif de propositions escomptées par la Commission européenne d'ici juin 2021.

Le secteur du transport s'inscrit parmi les priorités du Pacte vert pour l'Europe à travers l'objectif global d'arriver à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre du transport à l'horizon 2050². Les émissions liées au transport sont responsables de 27 % de la totalité des émissions de gaz à effet de serre de l'UE-27+R.U. et le transport routier représente plus de 70 % des émissions liées au transport au sein de l'UE-27+R.U. Des données officielles révèlent que les gaz à effet de serre émis par le transport routier étaient 26,8 % plus élevés en 2018 qu'en 1990³. Par conséquent, la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission européenne a fixé un certain nombre d'étapes pour atteindre un objectif ambitieux : celui d'adapter le transport à une Europe climatiquement neutre en 2050.

Les étapes clés pour une mobilité européenne durable et intelligente

À l'horizon 2030 :

- au moins 30 millions de véhicules à zéro émission circuleront sur les routes européennes
- 100 villes européennes seront climatiquement neutres.
- le trafic ferroviaire à grande vitesse doublera sur tout le territoire européen
- les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone
- la mobilité automatisée sera déployée à grande échelle
- les navires à zéro émission seront prêts à être commercialisés

² Voir la Communication relative au Pacte vert pour l'Europe

https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF

³ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7/assessment>

À l'horizon 2035 :

- les aéronefs de grande capacité à zéro émission seront prêts à être commercialisés

À l'horizon 2050 :

- la quasi-totalité des voitures, camionnettes, autobus et véhicules utilitaires lourds neufs seront à zéro émission.
- le trafic ferroviaire de marchandises doublera.
- le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) multimodal et entièrement opérationnel au service de transports durables et intelligents garantissant une connectivité à haut débit.

IndustriAll Europe soutient les objectifs du Pacte vert pour l'Europe, notamment en matière de transport, mais souligne la nécessité de trouver des politiques à la hauteur du défi à relever. De ce point de vue, le fossé entre l'ambition et la réalité des faits est frappant. Plus précisément, l'industrie aérospatiale craint qu'il ne soit extrêmement complexe d'atteindre l'objectif de commercialiser des aéronefs de grande capacité à zéro émission d'ici 2035, certaines technologies n'étant pas applicables aux vols long-courriers (par ex., l'électrification). Il existe donc un réel besoin de mettre en place des stratégies de recherche et de développement ambitieuses, soutenues par des budgets conséquents, afin d'évaluer pleinement toutes les solutions technologiques et de veiller à ce que les technologies très spécifiques, dont beaucoup n'en sont qu'à la phase pilote, soient prêtes à être commercialisées à temps. À ce titre, l'UE doit être prête à soutenir ces jalons par l'intermédiaire de stratégies industrielles sectorielles élaborées avec les entreprises concernées et les partenaires sociaux sectoriels. Il convient d'étudier toutes les sources de financement aux niveaux national et européen, le potentiel de renouvellement des flottes dans certaines secteurs étant une occasion unique pour lancer des véhicules et navires plus écologiques sur le marché, mais aussi pour soutenir l'emploi dans ces secteurs.

D'autres jalons sont liés à des technologies existantes déployées à une échelle qui est à mille lieues de l'objectif. Par exemple, la vente de véhicules électriques en Europe a augmenté de 135 % entre 2019 et 2020⁴. Or, les voitures à zéro émission ne représentent qu'une infime partie du parc automobile européen actuel en dépit de la croissance massive des ventes de véhicules électriques⁵. La problématique des bornes de chargement vient confirmer le fossé constaté entre l'ambition et la réalité : l'UE envisageant de disposer de 3 millions de points de recharge publics d'ici 2030 alors qu'il n'en existe que 224 000 à ce jour.

Comblé ce fossé entre l'ambition et la réalité va demander des efforts considérables de la part de l'Union européenne mais aussi des gouvernements nationaux, tant en matière d'incitation à la recherche et l'innovation là où cela s'impose que dans l'accélération du déploiement des infrastructures nécessaires. Un cheminement qui ne se fera pas du jour au lendemain. Le livre blanc

⁴ <https://www.iea.org/commentaries/how-global-electric-car-sales-defied-covid-19-in-2020>

⁵ Selon l'ACEA, les véhicules rechargeables électriquement ne représentent que 0,3 % du parc de voitures particulières de l'UE en 2018. https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_progress_report_2020.pdf

sur les transports (2011) mais aussi la stratégie européenne pour les faibles émissions (2016) montrent très clairement qu'une « approche systémique intégrée » était nécessaire pour un transport propre. Il est essentiel de s'inscrire durablement dans cette approche systémique et de coordonner le changement des différents éléments. Les mesures liées à l'idée « de se conformer aux 55 % » doivent être mises en œuvre à un rythme correspondant au temps nécessaire pour transformer les installations de production, construire de nouvelles usines, améliorer les infrastructures, créer des marchés pilotes ou former la main-d'œuvre.

L'électrification des transports nécessite notamment l'anticipation de son impact sur la production d'électricité et le réseau électrique. Cet aspect n'est pas suffisamment développé par la stratégie de mobilité européenne. L'électrification des transports ne sera réalisable et conforme aux objectifs du Pacte vert que si elle est correctement coordonnée avec le développement d'un approvisionnement d'électricité sobre en carbone pour assumer l'augmentation de la demande que provoquera l'électrification des transports. Il convient de garder à l'esprit qu'outre les transports, de nombreux secteurs industriels augmenteront considérablement leur consommation d'électricité dans les années à venir (par ex., par l'électrification directe des processus de production ou par la production de solutions alternatives telles que l'hydrogène). Le développement d'une capacité de réseau et d'une infrastructure de bornes de chargement adéquates est également un élément clé pour mener à bien l'électrification des transports, qui nécessite des efforts accrus au niveau européen pour coordonner le développement conjoint des secteurs de l'énergie et des transports.

Il faut donc fonder les mesures relatives au transport dans le cadre du paquet « Fit to 55% » sur des évaluations approfondies des impacts pour tous les secteurs en jeu afin d'éviter tout changement perturbateur pour les travailleurs. Ces évaluations d'impact doivent également mieux cartographier l'impact de la décarbonation des transports au niveau régional (NUTS 2). IndustriAll Europe apporte tout son soutien à la transformation du transport mais le calendrier et la coordination sont importants lorsqu'il s'agit de faire évoluer le transport par une approche systémique. La décennie à venir doit accélérer la transformation et non déclencher des ruptures. La révision du cadre climatique pour 2030 doit être envisagée en conséquence.

3. Les équipements et technologies du transport nécessitent une stratégie industrielle

Bien que représentant une source importante d'émissions de gaz à effet de serre, les transports sont essentiels à la prospérité de l'Union européenne. L'industrie manufacturière est un fournisseur d'équipements de transport (véhicules, matériel ferroviaire, navires, aéronefs) et de technologies d'infrastructure (par ex., voies, signalisation). Le transport est aussi indirectement un marché important pour les industries de base européennes (métaux de base et acier, verre, produits chimiques). Il convient d'envisager les secteurs liés au transport comme indispensables dans la stratégie industrielle européenne.

IndustriAll Europe salue l'objectif visant à adapter le transport européen à l'économie numérique et à zéro émission. Une orientation claire pour le transport européen apportera clarté et stabilité à

l'industrie européenne du transport et aux travailleurs du secteur. L'Europe doit saisir cette chance et faire office de leader en matière de transports propres et à faible émission de carbone. Le statu quo n'est pas envisageable. La stratégie de mobilité européenne offre des possibilités à l'industrie, et IndustriAll Europe estime qu'il est de la plus haute importance que la stratégie conduise à un renouvellement massif du parc pour le transport routier, aérien, fluvial et ferroviaire. Il sera également crucial de veiller à ce que la stratégie contribue à renforcer le leadership industriel de l'UE dans la fabrication de biens et d'équipements de transport.

Ce leadership industriel dépendra avant tout de la capacité de l'Europe à maintenir des chaînes d'approvisionnement industrielles solides et innovantes dans les secteurs en jeu, tels que l'automobile, l'aérospatiale, la construction navale et l'équipement ferroviaire. Ces secteurs doivent donc être au cœur des plans de relance européens et nationaux.

Le leadership industriel européen requiert également la production de technologies nécessaires pour rendre le système de transport européen climatiquement neutre et numérique. Même si l'électrification est précisément l'option de choix pour décarboner le transport routier, elle n'est peut-être pas la plus pertinente pour des modes de transport plus lourds ou à longue distance. Comme le souligne la Commission européenne dans sa communication de 2018 intitulée « Une planète propre pour tous », il convient de tenir compte d'une foule de technologies, et l'approche européenne doit se fonder sur la neutralité technologique. Les batteries, l'hydrogène, les biocarburants avancés, le biométhane et les e-liquides auront un rôle à jouer dans la décarbonation du système de transport⁶. IndustriAll Europe soutient le principe de « neutralité technologique » et souligne la nécessité de maintenir dans le système de mobilité tous les groupes motopropulseurs qui respectent les normes de CO₂ et d'émissions conformément aux objectifs du Pacte vert.

Les alliances industrielles mises en place pour les batteries, l'hydrogène et les matières premières doivent contribuer à cerner une part importante de ces chaînes de valeur stratégiques en Europe. Cependant, d'autres technologies susceptibles de jouer un rôle majeur dans des secteurs complexes à électrifier n'ont pas reçu de soutien comparable jusqu'à présent. En complément aux initiatives européennes existantes, l'Union européenne a besoin d'une stratégie en matière de carburants liquides renouvelables ainsi que d'une alliance pour la chaîne de valeur des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone. Cela contribuerait à l'élaboration d'une stratégie de décarbonation pour des secteurs tels que l'aviation et le transport maritime, mais aussi pour compléter les initiatives visant à électrifier le transport routier. L'approche européenne actuelle en matière de réduction des émissions produites par les voitures se fonde sur une approche dite « tank-to-wheel » (« du réservoir à la roue »). Le passage de l'approche exclusive « tank-to-wheel » à une approche plus large « well-to-wheel » (« du puits à la roue ») permettrait de décarboner des pans du transport routier plus complexes à électrifier. L'approche dite « well-to-wheel » permet également de s'attaquer aux émissions du parc automobile existant, en complément d'autres instruments politiques tels que les programmes de tarification du carbone (voir ci-dessous). L'approche globale doit employer une

⁶ https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/docs/pages/com_2018_733_analysis_in_support_en_0.pdf

analyse du cycle de vie permettant de réduire efficacement les émissions plutôt que de les déplacer le long de la chaîne de valeur.

La transformation numérique du transport nécessite également une stratégie industrielle qui englobe les équipements, les infrastructures et les données. Les écosystèmes industriels numérique et électronique doivent conduire au développement en Europe des technologies et infrastructures nécessaires à la numérisation du transport. Une stratégie industrielle européenne pour le transport doit sécuriser l'approvisionnement en composants électroniques clés tels que les semi-conducteurs. L'UE doit développer ses chaînes d'approvisionnement nationales pour les composants électroniques essentiels. Le deuxième projet important d'intérêt européen commun (PIIEC) sur la microélectronique et les objectifs ambitieux formulés dans la « Décennie numérique » constituent certainement un premier pas dans la bonne direction, mais ils doivent être concrétisés au plus vite. La concrétisation de ces projets doit être placée au cœur de la politique industrielle et du droit de la concurrence de l'UE. Les acteurs européens de l'industrie doivent être autorisés et encouragés à coopérer au développement d'un écosystème électronique européen. Au vu du temps nécessaire pour concevoir une production européenne d'équipements électroniques, l'Europe doit également utiliser ses accords commerciaux pour diversifier son approvisionnement en équipements électroniques.

Une stratégie industrielle européenne pour les biens et équipements de transport doit promouvoir les principes de l'économie circulaire. Des efforts en R&D sont nécessaires pour l'écoconception et le recyclage, le reconditionnement et la réutilisation. Les PIIEC pourraient contribuer à soutenir ces efforts de manière adéquate. Ces efforts doivent aller de pair avec des initiatives de formation sur l'écoconception et le recyclage des équipements, avec la participation active des partenaires sociaux et en coopération avec des programmes nationaux ou régionaux.

Il convient d'appliquer également les principes de l'économie circulaire pour augmenter la quantité de matières premières secondaires disponibles pour l'industrie, mais aussi pour réduire la dépendance de l'UE vis-à-vis des importations. Cependant, des études récentes laissent entendre que les matériaux recyclés ne seront à une échelle de marché adéquate que dans une décennie, lorsque la durée de vie des VE sera terminée. Il faut donc faire preuve de réalisme et comprendre que l'extraction primaire est cruciale, au moins dans les années 2020. Par conséquent, la diversification des chaînes d'approvisionnement ainsi qu'une stratégie européenne minière écologique doivent garantir la sécurité de l'approvisionnement en matières premières essentielles. La politique européenne relative aux matières premières doit être strictement conforme aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies et un devoir de vigilance obligatoire doit veiller à ce que l'approvisionnement en ressources respecte pleinement les droits de la personne humaine, en ce compris les droits des travailleurs, dans les régions qui fournissent les matières premières. La politique commerciale européenne et les accords commerciaux bilatéraux de l'UE doivent être utilisés à cette fin. IndustriAll Europe soutient pleinement l'alliance européenne des matières premières et, en qualité de membre actif, promouvra activement les principes susmentionnés. Les mêmes principes devraient s'appliquer aux chaînes d'approvisionnement en composants.

La neutralité technologique n'entend pas remettre un chèque en blanc à l'industrie et n'exclut pas un contrôle strict des performances ni une priorisation en termes de financement public. Le développement de carburants renouvelables et faibles en carbone a un rôle à jouer, mais il doit être strictement conforme aux ODD des Nations unies, ceci pour éviter qu'il n'aggrave des problèmes existants tels que la déforestation, la perte de biodiversité ou la spoliation des terres dans les pays du Sud.

La neutralité technologique ne doit pas non plus conduire à un appauvrissement de la réflexion stratégique. Elle ne doit pas retarder les progrès dans le déploiement de technologies plus matures et des infrastructures associées. IndustriAll Europe soutient la mobilisation du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et Horizon Europe pour financer le développement des points de recharge et de ravitaillement. De même, industriAll Europe salue le rôle que jouera la facilité pour la reprise et la résilience par le biais du programme phare « Recharger et ravitailler » pour accélérer le déploiement des stations de recharge et de ravitaillement. Atteindre la « mobilité à zéro émission » implique d'importants besoins d'investissement. La stratégie de mobilité estime que les investissements supplémentaires à consentir pour renouveler les véhicules et améliorer les infrastructures équivalent à 130 milliards d'euros par an pour la prochaine décennie. Il est regrettable qu'elle n'apporte pas de stratégie d'investissement détaillée. Le recours à la relance et au budget de l'UE sera essentiel, de même qu'un cadre politique permettant aux pouvoirs publics d'apporter le soutien nécessaire par le biais d'aides d'État. Les entreprises ont également un rôle majeur à jouer pour combler le déficit d'investissement et le soutien accordé devrait être conditionné à des investissements dans la transformation du transport et dans la protection des emplois.

L'UE et ses États membres auront également un rôle actif à jouer pour stimuler le renouvellement du parc automobile et créer des marchés pilotes pour les équipements de transport climatiquement neutres. Il convient de renforcer et harmoniser les primes, les remboursements des taxes et autres systèmes de primes à la casse pour inciter les consommateurs à l'acquisition de véhicules à émissions nulles ou faibles. Les marchés publics visant à renouveler les flottes publiques doivent également avoir pour objectif de stimuler la production de ces véhicules, tandis que la mise en place progressive de normes d'émissions pour les flottes d'entreprise permettrait également d'étendre considérablement leur marché. D'autres mesures, telles que des voies prioritaires, des exemptions de péage ou des places de stationnement réservées lorsque cela est possible, pourraient également encourager tout un chacun à acquérir ces véhicules.

Pour faire en sorte que les chaînes de valeur industrielles européennes connexes soient l'épine dorsale de la transformation du transport européen, la stratégie de mobilité européenne doit aller de pair avec le renforcement de la base industrielle européenne. Nous disposons du savoir-faire et de la main-d'œuvre qualifiée nécessaires pour produire les véhicules, les navires, les trains et les avions de demain, mais aussi pour fabriquer les technologies nécessaires à une gestion plus efficace du système de transport. C'est également le bon moment pour démontrer que « l'autonomie stratégique » est plus qu'une lubie européenne.

4. Impliquer les syndicats des industries manufacturières pour une transition juste en matière de transport

La double transition numérique et climatique entraînera des changements majeurs pour le transport tout au long des chaînes de valeur. L'innovation permettra de réduire les émissions de CO₂ et d'autres polluants grâce aux améliorations des technologies existantes, tandis que le déploiement de nouvelles technologies entraînera des changements plus profonds. Ces évolutions technologiques ne sont pas « neutres » pour les travailleurs. Certaines entraîneront des pertes d'emplois massives dans des secteurs spécifiques voire dans tout un pan des chaînes de valeur. Les technologies ont également un impact sur les profils de compétences requis dans de nombreux secteurs et leur déploiement rapide pourrait engendrer des difficultés pour certaines catégories de travailleurs (peu qualifiés, âgés, intérimaires).

Au-delà de la transformation technologique du secteur du transport, les politiques encouragent le transfert modal par le biais de la fiscalité, de la planification urbaine et du développement des infrastructures. Ce transfert modal devrait conduire à un système de transport plus propre, incitant au développement de modes de transport moins polluants et à un repli des secteurs plus difficiles à décarboner. Malgré l'incertitude qui règne quant à leur rythme et à leur ampleur, ces changements vont remodeler le marché du travail à bien des égards, avec des licenciements dans le second cas et des créations d'emplois dans le premier.

Les changements à venir sont trop profonds et trop rapides pour être laissés aux seules forces du marché. Les syndicats de tous les secteurs concernés doivent être impliqués dans le pilotage de la transition du transport. Rien sur les travailleurs sans les travailleurs, c'est une question de principe. Il s'agit aussi de créer les conditions favorables à la transformation du transport. Au niveau national ou régional, l'anticipation et le dialogue social permettent d'identifier les éventuelles problématiques à un stade précoce (pénurie de compétences, manque d'infrastructures). Au niveau de l'entreprise ou du site, la réussite de la transformation exige planification, anticipation et un climat de confiance entre employeurs et salariés. Des relations industrielles de qualité à travers l'ensemble du système de transport, en ce compris dans les industries manufacturières concernées, sont indispensables pour en maîtriser la transformation rapide⁷.

Il conviendra de maîtriser la transition vers un système de transport écologique et numérique. Aux niveaux national et régional, elle nécessite une modélisation plus claire des conséquences possibles sur l'emploi et des plans pour les anticiper par la diversification industrielle et les programmes de formation. Il faut recourir aux fonds existants au niveau européen (Fonds européen de développement régional, Fonds social européen, Fonds pour une transition juste, Fonds européen d'ajustement à la mondialisation) pour soutenir les travailleurs et les communautés impactés par la

⁷ Voir le récent rapport de l'OIT « L'avenir du travail dans le secteur automobile : la nécessité d'investir dans le potentiel humain et dans le travail décent et durable », Genève, 2021
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_741659.pdf

transformation du système de transport. La stratégie pour une mobilité durable doit également être synonyme de durabilité sociale pour les travailleurs, et la Commission européenne doit intensifier ses efforts pour mieux soutenir la protection et la création d'emplois stables et décents dans les industries relatives au transport. En outre, il faut également éviter la concurrence entre les travailleurs de différents pays européens.

IndustriAll Europe salue le pacte pour les compétences lancé par la Commission européenne pour l'automobile et l'aérospatiale, et participe activement aux initiatives connexes. La formation des travailleurs en vue de leur requalification ou de leur perfectionnement est de la plus haute importance dans le cadre de l'accompagnement des travailleurs dans la transformation de l'industrie. La transition juste demandée par les travailleurs est toutefois beaucoup plus large : ils veulent avoir leur mot à dire dans l'élaboration d'une stratégie industrielle génératrice d'emplois pour faire face aux transitions numérique et écologique.

5. En faveur d'une mobilité durable socialement équitable

La mobilité est évidemment tout à fait essentielle à l'inclusion sociale et doit rester abordable pour tous.

Une mobilité durable et socialement équitable requiert un soutien supplémentaire pour des transports publics de qualité et des infrastructures cyclables sûres. Ce sont là des objectifs ambitieux pour le Pacte vert et la stratégie de relance. De même, les initiatives de mobilité intelligente telles que le partage de voitures et le covoiturage méritent une plus grande attention de la part des autorités publiques.

Compte tenu de son importance dans les schémas de mobilité actuels, le transport routier doit rester abordable. IndustriAll Europe n'est pas favorable à l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE) au transport routier, comme le propose la Commission européenne. La tarification du carbone peut constituer une incitation supplémentaire à la décarbonation du transport routier, mais le SEQE-UE n'est pas le meilleur moyen pour atteindre cet objectif. L'inclusion du transport routier dans le SEQE pourrait avoir des conséquences sur le plan des répartitions au détriment des ménages à faibles revenus, notamment dans les régions les plus pauvres d'Europe. Même un système SEQE distinct pour le transport routier nécessiterait une différenciation régionale, car la tarification du carbone ne peut pas être la même dans toute l'Union européenne compte tenu des différents contextes et niveaux de prospérité. Une mobilité abordable est essentielle à la cohésion sociale. IndustriAll Europe estime que le Pacte vert ne peut conduire à une fracture au sein de la société en termes d'énergie et de mobilité.

Toutes ces raisons plaident pour que les autorités nationales prennent l'initiative en matière de tarification du carbone pour le transport routier. La directive relative à la taxation de l'énergie peut servir de base à une taxation minimale du carbone dans toute l'Europe ainsi qu'à la coordination nécessaire pour éviter des pratiques préjudiciables à un marché intérieur européen performant. Il

n'en reste pas moins que, pour être acceptés, il faut ancrer ces changements dans un système fiscal équitable qui organise efficacement la répartition des richesses au sein de la société. En outre, la taxation du transport ne peut porter atteinte à l'accès universel à la mobilité et elle ne peut aucunement pénaliser les personnes vivant dans des régions rurales et reculées.

Le transport est également indissociable de l'inclusion sociale et du bien-être au travail. L'absence de transport public constitue un obstacle majeur à l'accès au marché du travail pour ceux et celles ne disposant pas d'accès à des transports individuels. Du reste, de nombreux travailleurs sont prisonniers de modèles de mobilité quotidiens très complexes en raison d'horaires de travail atypiques et/ou de changements fréquents d'emploi (travailleurs intérimaires). Les longs trajets quotidiens exposent ces travailleurs à un stress supplémentaire et compromettent l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Ces risques sont inégalement répartis selon les catégories de revenus et le sexe. Les travailleurs précaires, à bas salaire, les femmes isolées avec enfants sont souvent les plus exposés à une mobilité quotidienne épuisante.

L'accès à la mobilité individuelle illustre également le « compromis social » d'après-guerre et la prospérité partagée qui ont permis à de nombreux travailleurs d'accéder à des conditions de vie décentes. La nécessaire décarbonation du système de transport ne peut être la caractéristique d'une société fondée sur de profondes inégalités et marquée par l'exclusion sociale. Un constat d'autant plus vrai que nous sommes au cœur de la pire récession économique depuis la Seconde Guerre mondiale, les travailleurs précaires, les jeunes et les femmes étant parmi les plus exposés aux conséquences sociales de la pandémie.

6. La nécessité d'un programme de commerce équitable

L'aérospatiale, la construction navale, l'automobile et l'approvisionnement ferroviaire sont autant de secteurs où règne une concurrence féroce. Les industries européennes sont en concurrence avec des entreprises étrangères sur les marchés européen et mondial. Si de nombreuses entreprises européennes occupent une position de leader sur le marché et sur le plan technologique, elles sont également aux prises avec des pratiques qui faussent la concurrence loyale. Les obstacles à l'accès aux marchés étrangers (transferts de technologie obligatoires, marchés publics fermés, coentreprises obligatoires), les entreprises étrangères recevant des subventions de leur gouvernement, les entreprises détenues par l'État sont autant de pratiques qui sapent la compétitivité des industries européennes liées au transport. La politique européenne en matière de commerce et d'investissement doit remédier à cette situation. Plus précisément, l'accord sur les investissements entre l'UE et la Chine ainsi que l'initiative annoncée dans le livre blanc sur les subventions étrangères doivent conduire à un accès aux marchés bien plus équitable.

De même, la nécessité d'une « autonomie stratégique ouverte » est particulièrement évidente dans les industries manufacturières liées au transport. L'interruption de nombreuses lignes de montage automobile lors de la première vague de la pandémie s'expliquait par les mesures de confinement en Chine et leurs conséquences sur tout un pan de la chaîne d'approvisionnement. Plus récemment, la pénurie de semi-conducteurs a stoppé nette la production en de nombreux endroits en Europe. La

politique commerciale de l'Union européenne doit y contribuer en facilitant la diversification des sources d'approvisionnement. Les politiques d'achat des grandes entreprises qui affaiblissent les fournisseurs européens et les stratégies de « stock zéro » doivent également être remises en question et faire l'objet d'un réexamen.

7. Annexes sectorielles

IndustriAll Europe a développé des documents plus spécifiques pour la plupart des secteurs liés au transport ou a été impliqué dans la préparation de documents de référence.

Plan pour la relance du secteur de la technologie maritime : <https://news.industriall-europe.eu/Article/532>

Plan pour la relance du secteur aérospatial : <https://news.industriall-europe.eu/Article/503>

Automobile :

- Réponse à la consultation publique sur les normes de CO₂ pour les voitures et les camionnettes : https://news.industriall-europe.eu/content/documents/upload/2021/2/637483924746081441_2021%2002%2005%20CO2%20Consult_IAE%20FINAL.pdf
- Déclaration « Pour une relance du secteur automobile européen et ses travailleurs », https://news.industriall-europe.eu/content/documents/upload/2020/7/637299713292912735_Automotive%20Statement%20200710_EN.pdf

Industrie de l'équipement ferroviaire :

- Rapport du groupe d'experts de l'UE sur la compétitivité de l'industrie ferroviaire européenne https://news.industriall-europe.eu/content/documents/upload/2019/10/637076098109352901_Report%20of%20Expert%20Group%20on%20EU%20Rail%20supply%20industry_final.pdf
- Réaction d'industriAll Europe concernant le rapport : <https://news.industriall-europe.eu/Article/374>