

Pacte pour une industrie verte – Annexe

Le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile – réponse d'industriAll Europe

Les travailleurs de l'industrie automobile et de sa chaîne d'approvisionnement sont au beau milieu d'une véritable tempête. Une demande intérieure en berne, une concurrence déloyale due à la surcapacité chinoise, qui touche maintenant l'Europe, l'escalade des tensions commerciales dont le point d'orgue a été l'imposition de droits de douane à hauteur de 25 % par les États-Unis, des stratégies d'entreprise portées par des objectifs de maximisation des marges et une double transition lancée sans réelle stratégie industrielle ont exposé les travailleurs à des restructurations massives, la fermeture de sites et une dégradation des conditions de travail. Pour répondre au cri d'alarme lancé par industriAll Europe fin 2024, la Commission européenne a publié son [plan d'action industriel en faveur du secteur automobile](#) le 5 mars 2025.

À la suite du dialogue stratégique organisé par la Commission européenne en présence d'un échantillon de différentes parties prenantes, dont industriAll Europe, ce plan repose sur cinq piliers. Chacun présente une série d'initiatives dont la mise en œuvre devrait intervenir entre 2024 et 2029. Malgré des progrès dans certains domaines, notamment les conditionnalités sociales ou les exigences en matière de contenu européen, ce plan d'action est loin de fournir les réponses immédiates et concrètes qu'attendent les travailleurs.

Sur la base de la [prise de position détaillée adoptée par le Comité exécutif en novembre 2024](#), l'objectif de ce document est d'évoquer la réponse d'industriAll Europe au plan d'action. Cette annexe contient une liste plus détaillée des mesures prises par le plan d'action ainsi que la réponse d'industriAll Europe.

Principaux messages d'industriAll Europe

1. Il faut redoubler d'efforts pour protéger les emplois et anticiper le changement

Le pilier « compétences et dimension sociale » est le plus fragile du plan d'action. Malgré les preuves de plus en plus nombreuses de l'hémorragie à laquelle le secteur est confronté¹, les deux seules mesures proposées sont la création d'un « observatoire européen de la transition équitable » et des modifications des règlements relatifs au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) et au Fonds social européen (FSE+). Si on le compare aux autres piliers, le pilier « compétences et dimension sociale » semble bien léger.

¹ D'après [Eurofound](#), 88 669 pertes nettes d'emplois ont été annoncées en 2024 dans le secteur automobile européen.

La création d'un observatoire européen de la transition équitable constitue une évolution positive qui fait écho à une revendication clé d'industriAll Europe dans son Manifeste pour une transition juste. La collecte de données et une analyse des défis avec un niveau de précision adapté sont essentielles pour concevoir des instruments politiques capables de venir en aide à la main-d'œuvre et aux régions touchées par ce changement structurel. Toutefois, la main-d'œuvre du secteur automobile européen n'a pas seulement besoin d'un diagnostic, elle demande également, et cela de toute urgence, un traitement radical pour le secteur et sa chaîne d'approvisionnement.

Nous ne pouvons que réitérer notre appel à l'adoption d'un cadre juridique pour anticiper le changement. De la même manière, nous continuons à exiger un mécanisme de sauvegarde empêchant les licenciements forcés jusqu'à la mise en place de solutions négociées pour tous les sites et tous les travailleurs qui seraient financées selon les mêmes principes que l'instrument SURE pendant la pandémie de COVID-19. Les modifications ciblées des règlements FEM et FSE+ constituent une avancée dans la bonne direction. La modification du règlement FEM devrait autoriser le budget de l'UE à apporter un soutien aux travailleurs avant même l'annonce de licenciements massifs. La modification du règlement FSE+ devrait mobiliser de plus grandes ressources financières afin d'aider les travailleurs du secteur, mais la valeur ajoutée précise pour ceux-ci demeure floue compte tenu de l'élargissement de son champ d'action qui pourrait également bénéficier à d'autres secteurs, tels que la défense et les technologies vertes, mais aussi à des régions touchées par les répercussions de la guerre en Ukraine.

2. Le plan d'action doit faire de la transition une réussite industrielle pour les travailleurs

L'Europe doit jouer un rôle de premier plan dans la production de véhicules zéro émission et de véhicules connectés qui seront l'avenir de la mobilité. Des millions d'emplois sont en jeu et l'Europe ne saurait laisser ce marché en pleine croissance aux mains de ses principaux concurrents. Au lieu de chercher à maximiser leurs bénéfices à court terme pour faire plaisir à leurs actionnaires, les grandes entreprises doivent redoubler d'efforts pour transformer leurs usines, préserver et créer des emplois de qualité, inscrits dans des conventions collectives, former leurs travailleurs, (re)créer des chaînes d'approvisionnement européennes, et produire des véhicules abordables pour le marché de masse.

Le plan d'action confirme l'ambition affichée par l'UE de réduire les émissions des transports de 90 % d'ici 2050 dans le cadre de l'objectif global de neutralité climatique mais comble le fossé de la « stratégie industrielle » identifié dans le rapport Draghi. Il propose ainsi tout un éventail de mesures dans des domaines tels que la production, les infrastructures et des incitations à l'achat, tout en offrant une flexibilité limitée aux constructeurs automobiles afin de satisfaire à leur objectif de réductions des émissions 2025.

IndustriAll Europe soutient cette approche globale et pragmatique qui maintient l'ambition globale du pacte vert pour l'Europe tout en procédant à une adaptation ciblée lorsque cela s'avère nécessaire, et en renforçant les efforts consentis afin de concrétiser les éléments fondamentaux pour sa réussite. Plus précisément, industriAll Europe souligne l'importance des conditionnalités sociales, des exigences de contenu local, de la stabilité réglementaire, de l'accélération du déploiement des infrastructures de recharge, ainsi que des mesures destinées à stimuler la demande telles que la réglementation relative aux parcs de véhicules d'entreprise, les ressources supplémentaires pour les transports publics et les incitations à l'achat pour les ménages. Toutefois, industriAll Europe déplore l'ambiguïté du plan d'action concernant l'investissement et la nécessité de rapidement traduire les propositions générales qu'il contient en mesures concrètes au bénéfice des travailleurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

3. L'industrie automobile européenne devrait s'adapter au nouvel environnement mondial

Les tensions commerciales, y compris les droits de douane supplémentaires à hauteur de 25 % imposés par l'administration américaine, et la surcapacité croissante de véhicules en Chine ont ou auront des répercussions sur un secteur qui est fortement axé sur le commerce et qui est déjà confronté à une multitude de défis.

À court terme, l'UE doit utiliser ses instruments de défense commerciale et mettre en œuvre sa stratégie de sécurité économique pour atténuer autant que possible les répercussions des actuelles évolutions du commerce sur son industrie automobile et sa chaîne d'approvisionnement. Garder une marge de manœuvre afin de négocier des solutions avec ses principaux partenaires commerciaux et de trouver d'autres marchés doit venir en complément de la stratégie de l'UE, tout en gardant bien à l'esprit que la crise climatique mondiale exige de limiter autant que possible les effets externes négatifs du transport international.

De même, à court terme, une meilleure stimulation de la demande sur son marché intérieur doit aussi faire partie intégrante de la réponse européenne à l'environnement économique mondial actuel. Des emplois bien rémunérés, des incitations à l'achat en adéquation avec l'ambition climatique de l'UE, des investissements publics et des marchés publics constituent des leviers essentiels pour soutenir la demande intérieure tout en accélérant le renouvellement des parcs de véhicules.

À long terme, l'UE doit accélérer ses efforts en faveur de la réduction des dépendances et créer des chaînes d'approvisionnement européennes fortes pour des composants stratégiques tels que les batteries, la micro-électronique ou les appareils numériques, mais aussi pour l'acier et des métaux de base, le verre, le caoutchouc, les plastiques, les textiles et les produits chimiques. L'inclusion d'exigences en matière de contenu européen dans l'éventail des instruments politiques destinés à soutenir l'industrie automobile et stimuler la demande est un point positif. Toutefois, une analyse approfondie sera nécessaire pour s'assurer que l'Europe est en capacité d'approvisionner, en termes de volume et de qualité, son industrie automobile sans nuire à sa compétitivité sur les marchés à l'exportation. De la même manière, la portée géographique des exigences de préférence européennes ne devrait pas pénaliser les travailleurs dans les pays candidats à l'adhésion.

Proposition de la Commission	Analyse préliminaire d'industriAll Europe
<p><u>Innovation et transition numérique</u></p> <p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ce pilier vise à s'assurer que l'industrie automobile européenne retrouve une position de leader dans la transition vers des véhicules connectés et autonomes, fondés sur l'intelligence artificielle (IA) et les logiciels. Cela inclut la promotion de la conduite autonome, le développement de l'Alliance européenne pour les véhicules connectés et autonomes et le soutien de la technologie des batteries de nouvelle génération. <p>Actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des 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 avec : <ul style="list-style-type: none"> i) 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. • 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. • Collaborer avec le groupe BEI et le secteur privé pour déployer un programme d'investissement TechEU 	<p>IndustriAll Europe soutient l'objectif général de ce pilier compte tenu de l'importance croissante de l'électronique et des logiciels dans la valeur des véhicules, mais souligne la nécessité urgente, pour l'Europe, de mettre en œuvre un modèle économique favorable aux travailleurs fondé sur le dialogue social et les négociations collectives, le respect des droits des travailleurs, y compris le droit au respect de la vie privée, et le partage de la valeur créée par les données d'une manière socialement juste afin d'éviter toute prédation économique par les géants privés de la tech et leur monopole.</p> <p>Voir les prises de position d'industriAll Europe existantes sur les thèmes connexes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intelligence artificielle • Industrie 5.0 • Utilisation du « big data » (en anglais uniquement) <p>Il convient de prêter attention à l'importance accordée au contenu technologique, car plus une voiture est équipée de logiciels et d'applications avancés, plus les coûts seront élevés. Il ne s'agit pas de rejeter l'intégration technologique, mais de faire la distinction entre l'utilisation des TIC pour améliorer la sécurité et la gestion de la consommation de carburant, et leur utilisation à des fins d'infodivertissement et de contenu commercial, qui augmentent le prix sans répondre à des besoins collectifs réels.</p>

sur les entreprises en expansion, y compris pour la mise en place de la chaîne d'approvisionnement en technologies de cellules de batteries.

- Continuer à œuvrer en faveur d'une cybersécurité suffisante sans étouffer l'innovation et la commercialisation.
- Élaborer des normes de sécurité économique.
- Élaborer 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.
- Réexaminer le règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile et les lignes directrices supplémentaires.

Mobilité propre

Objectif :

L'objectif consiste à accélérer la transition vers une mobilité à émissions nulles, en particulier grâce à des normes d'émission, au soutien de la demande de véhicules à zéro émission et à l'accélération du déploiement des infrastructures de recharge.

Actions :

- Proposition visant à modifier les **normes d'émission de CO₂** 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 année ou des autres années pour la période 2025-2027.
- Accélération des préparatifs en vue de la **révision prévue du règlement**.
- 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).
- 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).
- Initiative relative aux corridors de transport propres européens (T3 2025).
- Mettre à disposition 570 millions d'EUR au titre du mécanisme

IndustriAll Europe soutient les objectifs de la politique climatique pour l'industrie automobile et demande un **cadre de transition juste** et une **stratégie industrielle** pour la chaîne d'approvisionnement automobile dans son intégralité.

Normes d'émission de CO₂

Pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union européenne sans bouleversements socio-économiques, industriAll Europe est favorable à un **cadre réglementaire stable** qui oriente les investissements et permet d'anticiper les changements au bénéfice des travailleurs. IndustriAll Europe n'est pas favorable à la réouverture de la réglementation actuelle qui définit les objectifs en matière de réduction des émissions pour les voitures et camionnettes neuves vendues en Europe. Toutefois, ce pragmatisme devrait permettre à l'UE de légèrement adapter la législation en cas d'évolution des circonstances et sans nuire à l'objectif politique global.

Comme le propose la Commission européenne, la flexibilité ciblée offerte aux constructeurs automobiles afin d'éviter les éventuelles amendes en 2025 s'ils n'atteignent pas les objectifs en matière de réduction des émissions des parcs de véhicules constitue un compromis raisonnable qui atténue les possibles répercussions socio-économiques de leur non-respect sans toutefois freiner la transition vers une mobilité à émissions nulles.

Toutefois, industriAll Europe déplore l'absence de conditionnalité sociale associée à ce soutien économique à destination des constructeurs automobiles. Les entreprises bénéficiant de cette aide devraient s'engager à préserver les emplois, à respecter les conventions collectives existantes et à négocier des plans avec les syndicats afin d'investir dans la transformation des lignes de production pour conserver les emplois et reconverter la main-d'œuvre. Il devrait également leur être demandé de soutenir les fournisseurs européens par la mise en place d'exigences en matière de contenu européen. IndustriAll Europe croit également que les entreprises possédant des capacités de production importantes en Europe qui ont déjà massivement investi afin de se

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).
- Soutien aux États membres pour la mise en œuvre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) et de la directive sur la performance énergétique des bâtiments 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.
- 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.
- Révision de la directive sur l'étiquetage des voitures en 2026, qui vise à améliorer l'information des consommateurs.

conformer aux objectifs climatiques de l'UE, tout en respectant les conventions collectives, le dialogue social et les négociations collectives, devraient être récompensées.

La première **révision du règlement relatif aux normes de CO₂** doit donner lieu à de nouvelles mesures sur les éléments fondamentaux, y compris pour les travailleurs et les régions qui seraient touchés par le processus de décarbonation, et non à un affaiblissement des règles.

Mesures de soutien à la demande

IndustriAll Europe soutient vivement les **incitations économiques** afin de mieux stimuler le marché intérieur tout en accélérant le renouvellement des parcs de véhicules. Les incitations à l'achat, les obligations légales auxquelles les parcs de véhicules d'entreprise, le crédit-bail social et les marchés publics sont soumis constituent tous des instruments qui peuvent procurer des avantages à la fois pour l'emploi en Europe dans l'industrie automobile ainsi que sa chaîne d'approvisionnement et pour les émissions de gaz à effet de serre.

Toutefois, industriAll Europe souligne la nécessité d'inscrire tout cela dans le cadre plus large de la **gouvernance macroéconomique de l'UE**. Les mesures conformes aux objectifs climatiques de l'UE devraient tirer parti d'une règle d'or qui les exempte des calculs liés au déficit. De la même manière, les incitations fiscales recommandées ne devraient pas donner lieu à des coupes supplémentaires dans les services publics ou les systèmes de protection sociale.

Crédit-bail social

IndustriAll Europe soutient les mesures destinées à combler le fossé de l'accessibilité que nous constatons actuellement en Europe dans lequel une part non négligeable de la population, y compris des travailleurs, n'a pas les moyens d'acheter un véhicule neuf. Dans le même temps, nous sommes convaincus que les constructeurs automobiles, et leur stratégie de maximisation des marges, sont directement responsables de cette situation, et il ne fait aucun doute que la promotion du concept de crédit-bail social pourrait combler une partie de ce fossé. Cependant, tout en respectant le rôle primordial joué par les États membres dans ce domaine, la Commission européenne ne devrait pas mettre en avant une définition trop restrictive des bénéficiaires. Pour avoir une réelle incidence sur l'accès à l'achat

d'un véhicule neuf mais également sur le nombre de véhicules vendus et le renouvellement des parcs de véhicules, le crédit-bail social ne devrait pas être exclusivement réservé aux membres les plus vulnérables de la société. Il ne devrait pas non plus être assorti de conditions. Les conditionnalités sociales, les exigences en matière de contenu européen et le score environnemental doivent permettre de s'assurer que les dispositifs de crédit-bail social profitent à tous et pas uniquement aux entreprises et à leurs actionnaires.

Le crédit-bail social requiert également des fonds publics suffisants et tranche avec les mesures d'austérité prises.

Aucune mesure concrète, aucune planification industrielle ni aucun investissement structurel n'est prévu pour résoudre la question des nouveaux **bus destinés aux transports publics**. D'un côté, la Commission affirme la nécessité de disposer de véhicules propres pour les transports publics ; de l'autre, elle renouvelle les contraintes budgétaires, évitant ainsi tout engagement concret en matière de dépenses publiques. Il subsiste également un manque total de stratégie industrielle pour construire des usines capables de produire des bus respectueux de l'environnement.

En ce qui concerne **les infrastructures (comme les réseaux de recharge)**, la Commission n'a prévu que des mesures marginales, insuffisantes pour relever le défi industriel de la transition écologique. Les ressources disponibles sont extrêmement limitées et la dimension de la production est totalement négligée : qui construira les infrastructures et où seront-elles produites ? Pour opérer un véritable changement de cap, il conviendrait de créer une entreprise publique européenne chargée de la construction, de l'installation et de la gestion des infrastructures de recharge.

Compétitivité et résilience de la chaîne d'approvisionnement

Objectif

Ce pilier aborde les défis de la compétitivité, plus particulièrement concernant les coûts des composants essentiels tels que les batteries et vise à renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement européenne. Cela inclut l'initiative « Battery Booster », à savoir des mesures destinées à garantir l'accès à des matières premières et à promouvoir l'économie circulaire.

Actions

- **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.
- 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**.

Exigences en matière de contenu local

L'Europe doit défendre les emplois, les compétences et la valeur produite en Europe. Dans de nombreux pays, les gouvernements ont mis en place des exigences en matière de contenu local mais, à ce jour, l'Europe demeure à la traîne. Au sein de l'accord entre les États-Unis, le Mexique et le Canada (AEUMC), les voitures particulières et les véhicules légers doivent être composés à 75 % de composants originaires d'Amérique du Nord alors que ce pourcentage n'est que de 70 % pour les camions. L'Europe doit donc adopter des exigences ambitieuses en matière de contenu local pour soutenir l'écosystème automobile dans son intégralité. **75 à 80 % de la valeur des composants (hors batteries) devraient être originaires d'Europe.**

En ce qui concerne les batteries, il convient de prévoir une capacité de production nationale suffisante, dont la mise en œuvre doit être soutenue par une règle de contenu local (75-80%). Il faut notamment garantir l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement en batteries afin que les investissements ne se limitent pas aux seules usines d'assemblage final.

L'UE doit également imposer une exigence « Fabriqué en Europe » pour les marchés publics ainsi que pour les entreprises privées assumant des obligations de service public. Cela permettrait notamment à l'industrie européenne de bénéficier de l'ambition forte en matière d'objectifs de réduction des émissions pour les bus de ville.

Conditionnalités sociales

Des conditionnalités sociales doivent être mises en place lorsque cela concerne de l'argent public alors que l'étiquetage des voitures devrait tenir compte de l'empreinte environnementale et du respect des normes sociales.

Véhicules hors d'usage et circularité

IndustriAll Europe soutient la nouvelle réglementation sur les véhicules hors d'usage afin de garantir la réussite de la transition circulaire et éviter l'exportation de matières secondaires et de déchets utiles. L'écoconception, le contenu recyclé et l'interdiction des exportations de véhicules hors d'état de circuler constituent des étapes primordiales à ce

titre. Les questions sociales et de travail dans le contexte de la transition vers une économie circulaire ne devraient pas être ignorées.

Train de mesures « Battery Booster »

IndustriAll Europe soutient l'objectif visant à créer une chaîne d'approvisionnement européenne des batteries. Lorsque des investisseurs étrangers bénéficient d'aides pour mettre en place des activités de production de batteries au sein de l'UE, celles-ci devraient être assorties de conditions optimisant les bénéfices partagés pour l'industrie européenne et ses travailleurs. Les coentreprises avec des entreprises européennes, les transferts de technologie et les conditionnalités sociales doivent permettre de s'assurer que les investissements étrangers dans la production de batteries créent des emplois de qualité stables en Europe.

Compétences et dimension sociale

Objectif

Ce domaine évoque les répercussions de la transformation du secteur sur l'emploi et se concentre sur l'anticipation du changement, le développement des compétences des travailleurs et la gestion des conséquences sociales. La création d'un observatoire européen de la transition équitable et des modifications du règlement relatif au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) sont prévues.

Actions

- Observatoire européen de la transition équitable.
- Modifications juridiques apportées aux règlements FEM et FSE+.

La création de l'observatoire européen de la transition équitable et les modifications des règlements FEM et FSE+ sont évaluées dans la prise de position sur le thème du pacte pour une industrie propre.

Accès au marché, sécurité économique, conditions de concurrence équitables et environnement économique

Objectif

Ce pilier vise à garantir une égalité des conditions de concurrence pour l'industrie automobile européenne à travers le monde, y compris en facilitant l'accès à des marchés étrangers, en renforçant les instruments de défense commerciale et en simplifiant l'environnement réglementaire.

Actions

- 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.
- Poursuivre les négociations en vue de la conclusion d'accords de libre-échange (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

IndustriAll Europe soutient une stratégie européenne alliant des instruments de défense commerciale ciblés lorsque cela s'avère nécessaire, une politique industrielle soutenant les activités de production intérieures et une politique commerciale équitable négociée basée sur des normes universelles et une concurrence équitable.

Voir partie 3 de la [prise de position 158/2024](#)

Voir également la [prise de position d'industriAll Europe sur le commerce équitable](#) (en anglais) adoptée en 2025

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.