Avis du Comité économique et social européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007

[COM(2017) 676 final — 2017/0293 (COD)]

(2018/C 227/07)

Rapporteur: **Dirk BERGRATH**

Consultation	Parlement européen, 5.2.2018 Conseil, 9.2.2018
Base juridique	Article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Compétence	Section spécialisée «Marché unique, production et consommation»
Adoption en section spécialisée	24.1.2018
Adoption en session plénière	14.2.2018
Session plénière n°	532
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	124/1/3

1. **Conclusions et recommandations**

1.1. Le CESE approuve dans leur principe les propositions de la Commission dans la recherche d'un compromis équilibré entre les objectifs de mobilité sans incidence sur le climat, de capacité d'innovation de l'industrie automobile européenne et de préservation de la qualité de l'emploi.

1.2. Le CESE juge notamment très ambitieux l'objectif intermédiaire de 15 % de réduction des émissions pour 2025 au lieu de 2021, étant donné que les modifications à apporter aux moteurs à combustion interne se situent aux limites de la technologie. Le CESE demande à la Commission un suivi permanent des réceptions de véhicules neufs afin d'éviter l'installation de composants automobiles non autorisés. La réalisation des objectifs de réduction d'ici à 2025 pour les véhicules utilitaires légers sera particulièrement difficile du fait que les cycles de production et de développement sont plus longs. Néanmoins, le CESE accueille favorablement l'évolution du marché vers des véhicules à émissions nulles et des véhicules à faible taux d'émissions ou hybrides.

1.3. Le CESE se félicite de l'amélioration de la surveillance du marché exercée par la mesure et le suivi de la consommation réelle de carburant sur la base de l'obligation faite aux constructeurs d'intégrer du matériel standard dans les nouveaux véhicules.

1.4. La transition structurelle vers des systèmes de propulsion alternatifs — de même que la numérisation, la conduite autonome et d'autres éléments — entraînera des changements considérables dans les chaînes de valeur automobiles. Le CESE se félicite de la position de la Commission visant à intégrer la chaîne de valeur pour les véhicules électriques en Europe («Alliance européenne pour les batteries»), mais demande une action plus ferme.

1.5. Les risques en termes d'emploi et de création d'emplois dépendent de la vitesse de cette transition structurelle. Le CESE demande à la Commission de veiller à ce que cette transition structurelle s'accompagne de mesures de politique industrielle étant donné l'absence d'une évaluation globale d'impact social et économique. Le CESE rejette les licenciements collectifs.

1.6. L'évaluation intermédiaire prévue pour 2024 devrait, de l'avis du CESE, examiner dans quelle mesure les objectifs en matière de climat, d'innovation et d'emploi ont été atteints. Cela dépendra essentiellement de l'évolution du marché des systèmes de propulsion alternatifs d'ici à 2024, du nombre de points de recharge installés et de la mesures dans laquelle les réseaux électriques auront été convertis et mis à niveau pour répondre à l'ampleur de l'augmentation de la demande en électricité.

1.7. Le CESE demande une évaluation intermédiaire de l'état d'avancement des travaux en matière de qualification, de recyclage et de formation du personnel, ainsi qu'une analyse actualisée des domaines dans lesquels il convient d'agir (davantage) pour renforcer les compétences et les qualifications de la main-d'œuvre dans l'industrie automobile afin de faciliter la transition structurelle.

1.8. Le CESE est d'avis que les astreintes, tant celles qui sont déjà en place que celles découlant du règlement issu de la refonte devraient être utilisées pour soutenir le secteur et ses travailleurs dans leur transition vers des produits à faible intensité de carbone. Des ressources financières supplémentaires devraient être libérées afin de garantir l'accès des travailleurs au marché du travail.

2. **Introduction**

2.1. En octobre 2014, les chefs d'État ou de gouvernement de l'Union européenne ([1]) se sont fixé l'objectif contraignant de réduire les émissions de l'ensemble de l'économie européenne, d'ici 2030, d'au moins 40 % par rapport aux niveaux de 1990. Cette visée se fonde sur des projections globales conformes à l'objectif à moyen terme de l'accord de Paris sur le changement climatique (COP 21) ([2]). De nombreux pays mettent actuellement en œuvre des mesures en faveur des transports à faibles émissions, notamment par des normes relatives aux véhicules, souvent liées à des mesures visant à améliorer la qualité de l'air.

2.2. La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions publiée en juin 2016 ([3]) fixe l'objectif de ramener d'ici à 2050 les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports à un niveau d'au moins 60 % inférieur à celui de 1990 et de tendre résolument vers un taux zéro. La stratégie précise clairement que l'utilisation de véhicules à faible taux d'émissions/à émissions nulles devrait augmenter d'ici à 2030 pour atteindre une part de marché significative et placer l'Union européenne résolument sur la voie à long terme d'une mobilité à émissions nulles.

2.3. Dans un premier temps, la stratégie a fait partie d'un paquet législatif ([4]) présenté en mai 2017 et a été mise en œuvre avec la communication «Pour une Europe en mouvement — programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous» ([5]) également publiée en mai 2017.

2.3.1. Cette communication vise à accroître la sécurité du trafic, à encourager une tarification routière plus juste, à diminuer les émissions de CO_2, la pollution de l'air, la congestion des routes et à réduire les formalités administratives auxquelles sont soumises les entreprises, à lutter contre le travail illégal ainsi qu'à garantir aux travailleurs des conditions de travail et des périodes de repos appropriées.

2.3.2. Dans cette communication, il est précisé que l'Union européenne entend proposer et fabriquer les meilleures solutions en termes de mobilité, de véhicules et d'équipements à faible taux d'émission, connectés et automatisés, et qu'elle souhaite disposer de l'infrastructure sous-jacente la plus moderne. Elle souligne en outre que l'Union européenne doit continuer de jouer un rôle de premier plan dans l'orientation de l'évolution de l'industrie automobile mondiale et s'appuyer sur les progrès déjà réalisés.

2.4. La proposition de règlement à l'examen fait partie d'un paquet plus vaste sur la mobilité ([6]), qui comporte également des mesures axées sur la demande afin de soutenir les mesures axées sur l'offre contenues dans la proposition. La directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie vise à promouvoir le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie. La modification proposée ([7]) garantit que la directive englobe toutes les pratiques en vigueur en matière de marchés publics et envoie des signaux du marché clairs et à long terme; de même, elle simplifie l'application des dispositions de la directive et en garantit l'efficacité. En outre, elle vise à renforcer la contribution du secteur des transports à la réduction des émissions de CO_2 et des émissions de polluants atmosphériques, ainsi que la compétitivité et la croissance du secteur.

([1]) Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.
([2]) http://unfccc.int/portal_francophone/accord_de_paris/items/10081.php.
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) JO C 81 du 2.3.2018, p. 95. JO C 81 du 2.3.2018, p. 181; JO C 81 du 2.3.2018, p. 188; JO C 81 du 2.3.2018, p. 195.
([5]) COM(2017) 283 final.
([6]) COM(2017) 675 final, COM(2017) 647 final, COM(2017) 648 final, COM(2017) 652 final, COM(2017) 653 final.
([7]) COM(2017) 653 final.

3. **La proposition de règlement** ([8])

3.1. La Commission entend, par cette proposition de règlement, atteindre les objectifs de l'accord de Paris sur le climat, réduire les frais de carburant pour le consommateur, renforcer la compétitivité de l'industrie automobile et créer des emplois supplémentaires. La voie à suivre pour parvenir à la décarbonation, notamment par le recours à des systèmes de propulsion alternatifs, est présentée comme irréversible.

3.2. La Commission escompte de la proposition une réduction d'environ 170 millions de tonnes des émissions de CO_2 au cours de la période 2020-2030, ce qui devrait entraîner une amélioration de la qualité de l'air. Ce projet permettra une augmentation du produit intérieur brut pouvant aller jusqu'à 6,8 milliards d'EUR d'ici à 2030; 70 000 emplois supplémentaires devraient être créés.

3.3. Pour les consommateurs, la Commission espère que les économies réalisées lors de l'achat d'une voiture neuve devraient être en moyenne de 600 EUR en 2025 et de 1 500 EUR en 2030 (en fonction du cycle de vie du véhicule). Dans l'ensemble de l'Union, les économies de carburant devraient atteindre 18 milliards d'EUR par an, soit un total de 380 millions de tonnes de pétrole au cours de la période allant de 2020 à 2040.

3.4. Les principaux éléments de la proposition de la Commission concernant la réduction des émissions de CO_2 des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers sont les suivants:

3.4.1. réduction supplémentaire de 30 % des émissions de CO_2 d'ici 2030, sur la base des objectifs de 2021, à savoir 95 g/km pour les voitures particulières et 147 g/km pour les véhicules utilitaires légers d'ici 2021 [essais du nouveau cycle européen de conduite (NEDC)]. Les émissions de CO_2 seront réduites dans un premier temps de 15 %, afin que l'objectif global (y compris la sécurité des investissements pour l'industrie) soit atteint le plus vite possible.

3.4.2. À partir de l'année 2021, les mesures des émissions seront basées sur le cycle WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicles Procedure — cycle d'essai harmonisé au niveau mondial pour les véhicules légers), applicable depuis le 1er septembre 2017. Le remplacement du cycle d'essai fixe les objectifs pour 2025 et 2030 en pourcentages.

3.4.3. En principe, le projet ne privilégie aucune technologie particulière. Une distinction est faite entre les *véhicules à émissions nulles* et les véhicules émettant moins de 50 g de CO_2/km (*véhicules à faibles émissions*) — en particulier, les véhicules à moteur à combustion qui sont en outre à motorisation électrique hybride rechargeable *(plug-in Hybrid)*. Pour ces deux types de véhicules est prévu un «critère de référence» de 15 % d'ici à 2025 et de 30 % d'ici à 2030. Les constructeurs qui dépasseront ce niveau bénéficieront d'un bonus sur leur objectif de 5 g/km maximum. Lors de la détermination de ce pourcentage, l'on tiendra compte des performances des véhicules concernés; les véhicules à émissions nulles comptent davantage que les véhicules à faibles émissions. Aucun système de malus n'est prévu.

3.5. Les «éco-innovations» qui ne sont pas reflétées dans les tests de routine officiels seront prises en considération jusqu'à un maximum de 7 g de CO_2/km. Une révision de ce régime particulier est prévue pour l'année 2025. À partir de 2025, l'efficacité énergétique des systèmes de climatisation devrait être considérée comme une éco-innovation.

3.6. Tout constructeur qui dépasserait les seuils de référence (intermédiaires) sera passible d'une amende de 95 EUR par g de CO_2/km et par véhicule. La surveillance des émissions de CO_2 des véhicules nouvellement immatriculés est assurée par l'Agence européenne pour l'environnement. Les producteurs ayant moins de 1 000 nouvelles immatriculations par an sont exemptés du champ d'application du règlement.

3.7. En complément du projet de règlement, est prévu un certain nombre de références à des activités complémentaires, des initiatives et des priorités du programme. L'on signalera ici notamment la fiche d'information intitulée «Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers» («Une mobilité propre: l'Europe défend son industrie et ses travailleurs»). Dans ce document, la Commission rappelle que de 2007 à 2015, 375 millions d'EUR ont été investis dans la recherche sur les batteries — un montant supplémentaire de 200 millions d'EUR devrait être libéré au titre du programme Horizon 2020 au cours de la période 2018-2020. Il s'agit pour l'essentiel de promouvoir la prochaine génération de batteries — une feuille de route relative à une «Alliance européenne pour les batteries» sera présentée début 2018. Le but recherché est de garantir l'implantation de l'ensemble de la chaîne de valeur de la production de batteries sur le territoire européen ([9]).

([8]) Ce chapitre se base sur le document COM(2017) 676 final et sur la *proposition concernant les objectifs en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures et les camionnettes après 2020* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_fr).

([9]) Commission européenne: *Fiche d'information intitulée «Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers» («Une mobilité propre: l'Europe défend son industrie et ses travailleurs»).*

4. **Observations générales**

4.1. Le CESE approuve dans leur principe les propositions de la Commission comme un compromis équilibré entre les différents objectifs. La proposition est une étape importante sur la voie d'une mobilité sans incidence sur le climat et permet de promouvoir la capacité d'innovation de l'industrie automobile européenne et de maintenir un emploi de qualité ainsi qu'une transition sociale progressive vers de nouvelles structures de production. L'objectif d'une réduction des émissions de CO_2 de 30 pour cent répond à l'objectif des secteurs hors SEQE du cadre de l'Union européenne pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030.

4.2. Avec sa proposition, l'Union européenne ouvre un nouveau chapitre sur la mobilité qui semble de mieux en mieux accepté par la population. Ce changement de mentalité des citoyens s'observe notamment dans le contexte de la crise du diesel. Il convient également de noter la modification des habitudes de mobilité, l'amélioration des transports publics de passagers et enfin l'objectif consistant à élaborer et à mettre en œuvre des concepts de transport globaux et intégrés.

4.3. Le CESE juge particulièrement ambitieux l'objectif intermédiaire consistant à atteindre d'ici 2025 une réduction des émissions de 15 % par rapport à 2021. Pour ce faire, il conviendrait d'apporter des changements aux moteurs à combustion qui se situent aux limites de la technologie. Cette observation vaut notamment pour les véhicules utilitaires légers, dont les cycles de production et de développement sont plus longs. Dès lors, une évaluation devrait avoir lieu en 2024, sur la base de laquelle il sera décidé si les objectifs fixés pour 2030 doivent être maintenus ou s'ils peuvent être redéfinis. Compte tenu de l'évolution actuelle de la pénétration sur le marché des véhicules à émissions nulles, des véhicules à faibles émissions et des véhicules à motorisation hybride rechargeable, l'objectif intermédiaire constitue un défi, mais semble réalisable.

4.4. Le CESE se félicite de la réglementation complémentaire visant à améliorer la surveillance du marché exercée par la mesure et le suivi de la consommation réelle de carburant sur la base de l'obligation faite aux constructeurs d'intégrer du matériel standard dans les nouveaux véhicules. Les données collectées seront communiquées non seulement aux producteurs mais également à des tiers indépendants en vue de procéder à des évaluations. L'on pourrait ainsi parvenir à un équivalent fonctionnel de mesure des émissions en conditions de conduite réelle, qui ne serait pas applicable pour des raisons de comparabilité des résultats des tests.

4.5. Le CESE observe qu'en dépit de tous ces avantages, l'approche «gaz d'échappement» retenue dans la proposition de règlement demeure toutefois limitée. À titre d'exemple, la production de véhicules, de batteries et d'électricité génère des émissions de CO_2, lesquelles sont fonction de la distance parcourue et du comportement des conducteurs. Le CESE rappelle par ailleurs que d'autres modes de transport — tels que l'augmentation prévue du trafic aérien — sont susceptibles de contrecarrer les progrès de la technologie des véhicules.

4.6. Le CESE attire l'attention sur ses travaux relatifs à la transition structurelle dans l'industrie automobile vers des systèmes de propulsion alternatifs (verts), la numérisation et la mise en réseau, les véhicules autonomes, ainsi que sur les risques pour l'emploi, ce qui pourrait permettre de déduire des tendances pour de nouvelles qualifications. Le CESE recommande par exemple à la Commission européenne d'élaborer un cadre juridique et réglementaire qui prévoie la possibilité de recourir rapidement à des systèmes d'aide au processus de restructuration ([10]). L'on songe à cet égard en premier lieu aux Fonds structurels de l'Union européenne tels que le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation et le Fonds social européen (FSE). D'autres projets, sur le modèle d'Airbus, sont également envisageables.

4.7. L'industrie automobile européenne emploie actuellement directement quelque 2,3 millions de travailleurs dans le secteur de la production de véhicules, et représente 8 % de la valeur ajoutée totale. 10 millions de travailleurs sont employés indirectement dans ce secteur hautement innovant qui fournit 20 % du financement de la recherche industrielle en Europe.

4.8. L'Union européenne, qui compte parmi les principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur, est le plus gros investisseur privé en recherche et développement (R&D). L'industrie automobile est également un leader mondial en ce qui concerne, entre autres, le développement de nouveaux produits, les technologies de production, la conception haut de gamme et les systèmes de propulsion de substitution. En conséquence, en 2016, une voiture sur quatre dans le monde a été produite sur une chaîne de montage européenne et le secteur automobile représentait 4 % du PIB européen ([11]).

([10]) Rapport d'information CCMI/148, paragraphe 1.5.
([11]) Rapport d'information CCMI/148, paragraphe 2.1.

4.9. Le CESE se félicite de la proposition de la Commission de prendre en compte les aspects sociaux de la transformation du secteur automobile. La transition structurelle vers des systèmes de propulsion alternatifs — de même que la numérisation, la conduite autonome et d'autres éléments — entraînera des changements considérables dans les chaînes de valeur automobiles. Il s'agit d'une part de la question de savoir quels seront les éléments fabriqués par les producteurs eux-mêmes et quels seront ceux qui seront achetés à des tiers. À ce jour, la valeur ajoutée des composants électroniques est principalement le fait des fournisseurs; s'agissant des éléments de batterie, les producteurs asiatiques sont encore dominants. Par conséquent, le CESE se félicite de la position de la Commission visant à établir la chaîne de valeur des véhicules électriques en Europe (voir paragraphe 3.7, «Alliance européenne pour les batteries»). L'on ignore encore quelles seront les caractéristiques technologiques de la prochaine génération d'éléments de batterie et quelle sera l'évolution du rapport qualité/prix au fil du temps. À cet égard, le CESE recommande à la Commission un suivi permanent de l'évolution.

4.9.1. L'objectif visé consistant à assurer la transition du groupe motopropulseur classique vers des systèmes de propulsion alternatifs entraîne une rupture structurelle. Les productions traditionnelles devront être remplacées par de nouvelles productions ou par des productions considérablement modifiées. Cela concerne, pour les véhicules purement électriques, le moteur à combustion, le système complexe de boîte de vitesses, les tuyaux d'échappement et autres. À cela s'ajoutent le moteur électrique et la batterie, y compris la fabrication d'éléments de batterie. La part relative des composantes dans la valeur ajoutée de la construction des véhicules présente toutefois des différences sensibles, ce qui a dès lors une incidence sur l'emploi et les compétences.

4.9.2. Une étude effectuée par la société de recherche sur la technologie énergétique et les moteurs à combustion (FEV) ([12]) conclut que le coût de fabrication des véhicules équipés de batteries électriques — pour un véhicule de catégorie moyenne — s'élève à quelque 16 500 EUR. Les principaux composants sont les moteurs électriques (800 EUR), l'électronique de puissance (1 400 EUR) et la batterie (6 600 EUR). Pour la seule batterie, qui représente 40 pour cent des coûts, 70 pour cent concernent la production de cellules. Les véhicules électriques sont beaucoup moins complexes et leur production nécessite de nouvelles qualifications pour les travailleurs: électrotechnique/électronique, électrochimie, technologie de revêtement, régulation thermique, stratégie de gestion, technique de régulation dans le domaine de l'ingénierie, connaissance de la technologie du courant à haute tension et des principes électriques actifs ainsi que du comportement des matériaux et autres lors du montage et des réparations.

4.9.3. Même si la Commission escompte des effets positifs sur l'emploi, des risques subsistent. Dans une récente étude ([13]), l'Institut pour l'économie du travail et l'organisation de la Fraunhofer-Gesellschaft examine l'impact quantitatif sur l'emploi au moyen d'un scénario correspondant, pour 2030, à une proportion de véhicules électriques de 25 % et une proportion de véhicules à motorisation hybride rechargeable de 15 %, ce qui reflète à peu de choses près la proposition de la Commission. Les premiers résultats montrent que d'ici 2030, dans le meilleur des cas, le changement de technologie pourrait se traduire par une perte de 10 à 12 % des postes de travail impliquant la production de groupes motopropulseurs. Soit pour la seule Allemagne de 25 000 à 30 000 emplois. À cet égard, plus la part réelle des véhicules à motorisation hybride rechargeable sera faible, plus cet effet négatif se fera sentir (une proportion de véhicules à motorisation hybride rechargeable de 5 % se traduira par une baisse de 15 à 18 %). Un abandon accéléré de la technologie diesel aurait des effets identiques en raison notamment de la plus grande complexité des pièces d'équipement et ferait peser une contrainte sur l'emploi supérieure de 30 à 40 % à celle des composants de moteurs à essence. En outre, l'on risque de voir émerger parallèlement des risques pour l'emploi du fait de l'impact de la numérisation et de la localisation accrue de la production dans les principales régions du monde.

4.9.4. De manière générale, il y a lieu de s'attendre à ce que ces effets négatifs se produisent de manière asymétrique dans le temps et dans l'espace. Les constructeurs finaux et les grands fournisseurs sont davantage à même de contrer cette évolution grâce aux innovations et aux nouveaux modèles commerciaux que les fournisseurs de composants plus petits et plus spécialisés. En outre, les emplois dans le domaine des nouvelles technologies et des services sont davantage localisés dans les centres urbains que dans les régions périphériques. Il convient d'en tenir compte lors de l'élaboration des programmes cadres correspondants.

4.9.5. Les risques en termes d'emploi et de création d'emplois dépendent de la vitesse de cette transition structurelle. Le CESE se félicite par conséquent de la proposition de la Commission qui garantit d'ores et déjà la sécurité des investissements pour l'industrie et lui permet de lancer et de préparer dès aujourd'hui cette transition structurelle. Le CESE demande à la Commission que cette transition structurelle s'accompagne de mesures de politique industrielle afin d'éviter qu'elle ne soit rejetée par les salariés. Dans ce contexte, les dialogues bipartite et tripartite revêtent une importance capitale.

([12]) *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ) du 16.12.2016 (FEV = Forschungsgesellschaft für Énergietechnik und Verbrennungsmotoren).

([13]) Institut pour l'économie du travail et l'organisation de la Fraunhofer-Gesellschaft: ELAB 2.0 Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung (vorläufige Ergebnisse) (Impact de l'électrification des véhicules sur l'emploi — résultats provisoires), Stuttgart 2017.

4.9.6. Le CESE constate que les premiers pas ont déjà été franchis, à savoir l'annonce par des producteurs isolés concernant de nouveaux modèles de véhicules électriques d'ici à 2025 et leurs projets de participation à des parcs de véhicules nouvellement immatriculés, bien qu'ils soient encore modestes.

4.10. Afin de soutenir la décarbonation durable et équilibrée au plan régional du secteur des transports, la Commission prévoit un montant de 800 millions d'EUR dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la mise en œuvre de l'interopérabilité des points de recharge. Cette mesure devrait permettre de mobiliser d'importants investissements publics et privés supplémentaires (à l'heure actuelle, 200 000 points de recharge sont en service dans l'Union européenne, alors que 800 000 sont nécessaires). Un montant supplémentaire de 200 millions d'EUR sera alloué à la création d'un partenariat public-privé pour la mise au point des batteries de nouvelle génération. Enfin, la Commission a l'intention de promouvoir davantage les systèmes de propulsion alternatifs; elle fixe pour ce faire des objectifs afin que les pouvoirs publics favorisent le recours aux véhicules propres (véhicules à émissions nulles) et aux véhicules à faibles émissions dans les attributions de marchés publics.

4.11. Le CESE est d'avis que les astreintes, tant celles qui sont déjà en place que celles découlant du règlement issu de la refonte devraient être utilisées pour soutenir le secteur et ses travailleurs dans leur transition vers des produits à faible intensité de carbone. À l'heure actuelle, seule une minorité de constructeurs automobiles sont sur la bonne voie pour atteindre les objectifs de réduction des émissions fixés pour 2021.

4.12. S'il y a lieu de se féliciter de la réduction de la dépendance à l'égard des importations de pétrole, le CESE met en garde contre le risque de l'émergence de nouvelles dépendances telles que l'accès aux matières premières (le lithium, le cobalt et le nickel provenant de territoires lointains). De même, le CESE souhaite la garantie d'une production d'électricité suffisante à partir de sources d'énergie renouvelables.

4.13. *Évaluation intermédiaire du règlement*

4.13.1. En 2024, la Commission procèdera à une évaluation du règlement afin d'examiner si la voie choisie est efficace.

4.13.2. Étant donné qu'à l'heure actuelle, il est impossible d'évaluer l'ampleur de la transition structurelle du moteur à combustion vers les systèmes de propulsion alternatifs, il conviendrait en premier lieu d'examiner en particulier l'évolution du marché des systèmes de propulsion alternatifs d'ici à 2024, le nombre de points de recharge installés et la mesure dans laquelle les réseaux d'électricité auront été convertis et mis à niveau en vue de répondre à l'augmentation considérable de la demande en électricité.

4.13.3. Le CESE attend de ce bilan intermédiaire des informations relatives aux efforts accomplis dans le domaine de la qualification, de la formation et de la reconversion des travailleurs. Dans quels domaines est-il nécessaire d'agir pour améliorer les compétences et les qualifications de la main-d'œuvre dans l'industrie automobile afin de permettre au secteur de continuer à se restructurer? Dans quelle mesure les activités envisagées (voir le Conseil européen des compétences dans l'industrie automobile) permettent-elles de garantir la mise en œuvre des modifications en matière de qualifications? Dans ce contexte, le CESE estime qu'il incombe en particulier aux organisations syndicales du secteur de promouvoir le dialogue tripartite en matière de politique industrielle. En outre, il y a lieu de libérer les ressources nécessaires afin de permettre aux travailleurs de demeurer sur le marché du travail.

Bruxelles, le 14 février 2018.

Le président
du Comité économique et social européen
Georges DASSIS