

DG GROW

Rencontre de Valère Moutarlier avec le Cercle des réseaux européens

Virtuel, 16 mars 2021 – 10 heures

Stratégie industrielle, résilience du marché intérieur

Secteur automobile

Industrie automobile et le Pacte vert européen

- L'industrie automobile doit jouer un rôle de premier plan dans la double transition vers une mobilité durable et intelligente, reposant sur des technologies avancées. C'est essentiel pour atteindre nos objectifs de neutralité climatique et renforcer notre résilience économique
- La Commission réexaminera et renforcera d'ici juin 2021 les normes de CO2 pour les voitures et les camionnettes et proposera cette année des normes d'émissions de polluants atmosphériques plus strictes pour les véhicules à moteur à combustion (Euro 7).
- La Commission ambitionne également qu'un million de stations de recharge pour véhicules électriques soient installées dans l'UE d'ici 2030. Le plan de relance européen a vocation à soutenir et mettre en œuvre cette priorité sur la base des propositions des États membres.
- [En ce qui concerne Renault] Nous souhaitons que votre groupe participe à la réindustrialisation des territoires en relocalisant la production et les chaînes de valeur en Europe pour y générer de la valeur ajoutée et des emplois. De bons exemples semblent être à ce titre la reconversion annoncée de l'usine de Flins (création de 3 000 emplois d'ici 2030) et le pôle voitures électriques du Nord de la France. Nous entendons accompagner et soutenir cet objectif avec le plan de relance européen.

Développement et le déploiement des véhicules autonomes et connectés

- Nous souhaitons accélérer et intensifier le déploiement des véhicules automatisés et connectés en soutenant davantage les investissements dans les technologies clés et en mettant en place un cadre juridique adéquat sur le long terme.
- Le partage des données est également un facteur clé de succès dans le développement d'une mobilité durable et intelligente et de services innovants.
- La récente pénurie de semi-conducteurs montre que nous devons rester vigilants et anticiper les problèmes éventuels d'approvisionnement pour les composants électroniques fabriqués en Asie. Ce sujet doit être traité sous l'angle de l'indépendance stratégique et de la résilience économique.

Services postaux

- La crise a confirmé le rôle essentiel des réseaux postaux qui ont montré leur résilience durant la crise et ont permis à de nombreux citoyens de rester connectés.
- Les opérateurs postaux ont dû rapidement ajuster leurs opérations aux nouvelles conditions et ont su agir de manière créative et innovante afin de rester opérationnels et d'aider leurs utilisateurs, en particulier ceux situés dans des régions isolées ou rurales, et ce malgré une décroissance importante des lettres et en même temps une hausse des colis.
- C'est grâce à ces ajustements que les réseaux postaux ont réagi à la véritable explosion des colis que la pandémie a entraîné. Contrairement à de nombreux autres secteurs, le commerce électronique et la livraison de colis ont connu un essor important pendant la crise.
- On estime que, par rapport à 2019, le volume de livraison de colis transfrontaliers a augmenté de plus de 20% en 2020. Les habitudes de consommation évoluent, et les perspectives de croissance pour le secteur sont également à la hausse pour 2021.
- L'actuelle **Directive sur les services postaux**, qui date d'une époque où les GSM n'existaient pas encore (1997), fait actuellement l'objet d'une évaluation. La Commission publiera ses conclusions à l'été.
- Il en va de même pour le **Règlement sur les colis transfrontaliers** pour lequel un premier rapport de mise en œuvre sera également adopté.

Transports publics

Plan de relance

- Le Plan français inclut une part importante pour le transport durable :
 - Une large part (4,7 Md sur 7,8Md d'euros) pour le ferroviaire avec une aide pour SNCF réseau,
 - Le soutien à la demande de véhicules propres (1,9 Md d'euros),
 - Le soutien à la R&D dans le secteur aéronautique (« plan aéronautique » dans la composante sur les technologies vertes).

Mobilité: Quels instruments financiers de l'UE peuvent-ils être utilisés pour soutenir les carburants propres et durables et les infrastructures concernées?

- Permettez-moi de souligner les possibilités offertes par la facilité pour la reprise et la résilience (RRF) en matière de transports durables. Ces fonds seront utilisés par les États membres sur la base de plans nationaux qui détailleront les secteurs bénéficiant d'un tel soutien.
- Le RRF devrait notamment apporter un soutien qui conduirait à des approches plus respectueuses de l'environnement ou à la numérisation dans les transports. Les documents d'orientation publiés récemment par la Commission font explicitement référence au soutien aux carburants de substitution durables pour les transports et à la mobilité urbaine propre, intelligente et équitable.
- Les États membres devraient envisager des mesures telles que des investissements dans les transports publics et dans les infrastructures qui favorisent la transition vers

une mobilité plus durable et plus intelligente, y compris des réseaux multimodaux européens continus et efficaces, ainsi que la modernisation des réseaux transeuropéens de transport pour les passagers et le fret.

- Enfin, permettez-moi de mentionner les fonds structurels et de cohésion qui soutiennent également notre programme du Pacte vert en renforçant le développement régional durable, où les infrastructures de transport public pour carburants alternatifs jouent un rôle crucial.
- De toute évidence, nous attendons des États membres qu'ils tirent parti de cette occasion pour soutenir le déploiement d'un réseau dense de stations de recharge et de ravitaillement.

Décennie Numérique

S'agit-il d'une autre stratégie ? Quelle est sa valeur ajoutée ?

- La communication ne change pas notre plan d'action principal qui s'appuie sur l'expérience tirée des stratégies passées (stratégie de Lisbonne, Agenda Numérique 2010). La Commission propose non seulement des objectifs ambitieux pour l'UE, mais également un mécanisme de gouvernance solide et des outils pratiques pour faciliter sa mise en œuvre, notamment avec un cadre solide pour des projets réunissant plusieurs pays.

Y aura-t-il des sanctions pour les États membres qui n'atteignent pas les objectifs ? Dans la négative, comment le système de suivi garantira-t-il que les États membres sont sur la bonne voie ?

- La boussole établit une structure de gouvernance solide avec les États membres, sur la base d'un système de suivi prévoyant des rapports annuels sous la forme de "feux de circulation". Avec la communication, la Commission propose de lancer un large débat avec les États membres, le grand public et les parties prenantes. Dans le contexte de cette vaste consultation qui évaluera les éléments tangibles, les idées et les points de vue sur l'accélération de la transition numérique, la Commission va préparer une proposition législative au second semestre 2021 sur le mécanisme de gouvernance pour la décennie numérique.

Synergies

Quel est votre avis sur le potentiel du plan d'action sur les Synergies entre les industries civiles, de défense et spatiales ?

- Dans la mesure du possible, nous rechercherons la complémentarité avec différents programmes de l'UE (Horizon Europe, programme spatial, FEDef, etc.). Le plan d'action se concentre sur les synergies entre les programmes de l'UE. L'initiative a le potentiel d'inspirer des actions complémentaires au niveau des États membres, par exemple dans le cas de projets européens cofinancés. C'est l'un des principaux objectifs, tout en gardant à l'esprit que la Commission ne peut agir que dans les limites des différentes bases juridiques et des critères d'éligibilité établis.

- Le plan d'action offre une opportunité intéressante à saisir également pour les États membres, qui peuvent s'aligner sur le plan d'action avec des initiatives à leur niveau.
- Pour les synergies avec d'autres initiatives de l'UE (par exemple PESCO, CARD, Strategic Compass..), c'est une voie à explorer, mais nous devons être réalistes quant à la complexité des contraintes juridiques et de gouvernance auxquelles nous serons confrontés.

Comment peut-on renforcer l'industrie militaire, de défense et spatiale européenne dans l'effort d'autonomie stratégique de l'Europe ?

- Pour l'écosystème industriel de l'aérospatial et de la défense, l'identification des dépendances stratégiques et l'établissement de mesures pour atténuer les risques associés à ces dépendances, sont des objectifs clés pour les années à venir.

Spécifiquement pour l'espace :

- Le programme spatial de l'UE et le volet spatial d'Horizon Europe constituent les premiers points d'ancrage pour le secteur spatial. Les entreprises manufacturières en amont et leurs fournisseurs pourront bénéficier de nouvelles commandes et de financements pour la recherche et le développement. Cela les aidera à s'assurer les moyens de maintenir et de développer les technologies et les compétences dans le secteur spatial.
- Le secteur en aval bénéficiera d'une infrastructure spatiale actualisée et compétitive, fournissant des données et des services qui renforceront sa compétitivité. Deux éléments essentiels pour garantir et renforcer l'autonomie stratégique de l'Europe.

Spécifiquement pour la défense :

- Notre principal instrument pour renforcer l'industrie européenne de la défense dans l'effort pour l'autonomie stratégique de l'Europe est le Fonds européen de défense (FEDef), qui s'appuiera également sur l'expérience positive de ses précurseurs (action préparatoire pour la recherche en matière de défense PADR, programme européen de développement industriel de la défense EDIDP).
- Il vise à renforcer la compétitivité de l'industrie européenne de la défense et sa capacité d'innovation, en unissant les forces européennes pour développer des capacités de nouvelle génération et en accélérant l'innovation dans le secteur.
- Il finance le développement en coopération de produits et de technologies de défense, qui doivent être exempts de restrictions imposées par des pays tiers.
- Le Fonds contribue ainsi à renforcer la capacité de défense de l'UE et l'autonomie stratégique de l'Europe en développant des technologies.

Télécommunications

- Au moins 20 % des fonds au titre de la Facilité pour la reprise et la résilience seront réservés pour la transition numérique.
- L'augmentation des investissements dans les infrastructures 5G est un élément stratégique de la Facilité pour la reprise et la résilience (en particulier, dans le cadre de l'initiative en matière de connectivité). Une part importante des 134 milliards

d'euros à allouer au domaine "numérique" devrait être consacrée à des projets de connectivité stratégique.

- De manière plus générale, les lignes directrices de la Commission à l'intention des États membres soulignent que les investissements RRF dans la 5G pourraient également porter en priorité sur:
 - 1) extension de la couverture dans les zones rurales (par exemple, pour une agriculture intelligente);
 - 2) une connectivité à haute fiabilité le long des corridors de transport 5G et,
 - 3) le développement et le déploiement de technologies numériques avancées accélérant la transition vers la 5G et la 6G, et améliorant la connectivité résiliente en matière de cybersécurité.
- L'industrie des télécommunications de l'UE sera essentielle pour libérer pleinement le potentiel économique et sociétal de la RRF.
- En outre, la prochaine proposition de la Commission relative à un nouveau partenariat pour la 5G et la 6G sera l'occasion de structurer la collaboration de l'industrie et de garantir la primauté de l'UE dans le domaine de la recherche et de l'innovation.
- La taille exceptionnellement élevée du soutien prévu au titre du RRF en faveur de la connectivité, qui doit être disponible principalement sous forme de subventions et éventuellement complétée par d'autres programmes de financement tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe numérique, devrait inciter fortement les opérateurs à accroître les investissements privés dans le secteur.
- En outre, et sous réserve des règles générales de concurrence, les investissements RRF dans la connectivité devraient bénéficier de conditions spécifiques en matière de contrôle des aides d'État, comme le prévoit la prochaine révision du règlement global d'exemption par catégorie.

Secteur maritime

- Les chantiers navals et les fabricants d'équipements dédiés en Europe sont des facilitateurs et des fournisseurs de solutions essentielles pour de nombreuses politiques à long terme de l'UE.
- Ils joueront un rôle essentiel pour rendre le transport maritime propre et neutre en carbone d'ici à 2050. Ils permettront également à l'UE de réaliser ses ambitions en matière d'économie bleue.
- Ils sont essentiels pour rendre le transport par voie d'eau, les ports et les chaînes logistiques dans l'UE mieux connectés et plus efficaces grâce au développement d'outils numériques.
- Enfin, ils contribuent à protéger la défense de l'Europe en développant des outils améliorant la sécurité des ports et en investissant dans des navires avancés et en garantissant ainsi l'autonomie politique, économique et stratégique de l'Europe.

- À la suite de l'épidémie de COVID-19, le secteur des technologies maritimes de l'UE, dans l'ensemble de sa chaîne de valeur, a été confronté et reste confronté à de grands défis à court terme et de nouvelles répercussions négatives pourraient être plus graves encore à moyen et long termes.
- Nous sommes également conscients du fait que la propagation de la COVID-19 a exacerbé une situation qui était critique avant même la crise sanitaire.
- Des efforts sont nécessaires à tous les niveaux pour soutenir la transition vers une industrie des technologies maritimes plus verte, plus numérique et plus résiliente. Nous devons accélérer nos efforts conjoints pour atteindre les objectifs d'une industrie européenne verte, numérique et résiliente.

Taxonomie

Pourquoi est-ce que l'activité « fabrication de moteurs, de génératrices et de transformateurs électriques, de matériel de distribution et de commande électrique » n'est-elle pas incluse dans la première proposition du premier acte délégué de la Taxonomie couvrant l'adaptation et l'atténuation du changement climatique?

L'avis de la France lors de la consultation publique sur ce texte du premier acte délégué sera-t-il pris en considération par la Commission?

- Cette activité n'a pas fait l'objet d'une analyse détaillée par le Groupe Technique d'Experts qui a élaboré les critères d'évaluation à la base de la première proposition du premier acte délégué. C'est pourquoi cette activité n'est pas incluse à ce stade.
- Cependant, la Commission a reçu, lors de la consultation publique de la première proposition du premier acte délégué, des commentaires de l'industrie ainsi que de plusieurs États membres mettant en exergue la nécessité d'inclure les activités de toute la chaîne de production (supply chain), y compris les fabricants de l'équipement en question. Néanmoins, cette activité et les critères d'évaluation proposés n'ont pas pu être évalués par le TEG, qui avait achevé son mandat avant la consultation publique.
- La Commission est en phase d'évaluation interne des nombreuses contributions reçues lors de la consultation publique et prend dûment en considération les commentaires de l'industrie et de la France à ce sujet.



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]