Parlement européen
2019-2024

TEXTES ADOPTÉS

P9_TA(2023)0461

Redéfinition du futur cadre des Fonds structurels de l’Union visant à soutenir les régions particulièrement touchées par les défis liés aux transitions écologique, numérique et du secteur automobile

Résolution du Parlement européen du 12 décembre 2023 sur la redéfinition du futur cadre des Fonds structurels de l’Union visant à soutenir les régions particulièrement touchées par les défis liés aux transitions écologique, numérique et du secteur automobile (2023/2061(INI))

Le Parlement européen,

– vu les articles 2 et 3 du traité sur l’Union européenne,

– vu les articles 174 à 178 ainsi que l’article 349 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne,

– vu le règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l’aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l’instrument relatif à la gestion des frontières et à la politique des visas[1] (le «règlement portant dispositions communes»),

– vu le règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 relatif au Fonds européen de développement régional et au Fonds de cohésion[2],

– vu le règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition

[1] JO L 231 du 30.6.2021, p. 159.
[2] JO L 231 du 30.6.2021, p. 60.

juste[1],

– vu le règlement (UE) 2021/1057 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 instituant le Fonds social européen plus (FSE+) et abrogeant le règlement (UE) nº 1296/2013[2],

– vu le règlement (UE) 2020/460 du Parlement européen et du Conseil du 30 mars 2020 modifiant les règlements (UE) nº 1303/2013, (UE) nº 1301/2013 et (UE) nº 508/2014 en ce qui concerne des mesures spécifiques visant à mobiliser des investissements dans les systèmes de soins de santé des États membres et dans d'autres secteurs de leur économie en réaction à la propagation du COVID-19 (initiative d'investissement en réaction au coronavirus)[3],

– vu le paquet «Ajustement à l'objectif 55» adopté par la Commission le 14 juillet 2021,

– vu le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat»)[4],

– vu le règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, conformément à l'ambition climatique accrue de l'Union[5],

– vu le règlement (UE) 2023/435 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2023 modifiant le règlement (UE) 2021/241 en ce qui concerne les chapitres REPowerEU des plans pour la reprise et la résilience et modifiant les règlements (UE) nº 1303/2013, (UE) 2021/1060 et (UE) 2021/1755, et la directive 2003/87/CE[6],

– vu la proposition de règlement de la Commission modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et l'intégration des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956 (COM(2023)0088),

– vu la proposition de règlement de la Commission relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi

---

1 JO L 231 du 30.6.2021, p. 1.
2 JO L 231 du 30.6.2021, p. 21.
3 JO L 99 du 31.3.2020, p. 5.
4 JO L 243 du 9.7.2021, p. 1.
5 JO L 110 du 25.4.2023, p. 5.
6 JO L 63 du 28.2.2023, p. 1.

que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/200 (Euro 7) (COM(2022)0586,

– vu la proposition de règlement de la Commission établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques et modifiant les règlements (UE) nº 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 et (UE) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– vu la communication de la Commission du 1er février 2023 intitulée «Un plan industriel du pacte vert pour l'ère du zéro émission nette» (COM(2023)0062),

– vu le rapport de la Commission du 30 janvier 2023, intitulé « Fonds structurels et d'investissement européens - Rapport de synthèse 2022 résumant les rapports annuels de mise en œuvre des programmes concernant la mise en œuvre en 2014-2020» [COM(2023)0039],

– vu la communication de la Commission du 4 février 2022 sur le 8e rapport sur la cohésion: la cohésion en Europe à l'horizon 2050 [COM(2022)0034],

– vu l'Annuaire régional d'Eurostat 2022,

– vu la communication de la Commission intitulée «Révision à mi-parcours du CFP 2021-2027» (COM(2023)0336),

– vu les rapports de la Commission de 2022 sur l'indice relatif à l'économie et à la société numériques (DESI),

– vu le document de travail des services de la Commission sur les plans territoriaux pour une transition juste [SWD(2021)0275],

– vu le rapport de l'OCDE de février 2023 intitulé «Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality»[1],

– vu l'avis du Comité européen des régions du 13 juillet 2022, intitulé «Vers des transports routiers à émissions nulles: déploiement des infrastructures nécessaires à l'utilisation de carburants alternatifs et renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2»[2],

– vu l'avis du Comité européen des régions du 12 octobre 2022, intitulé «Une transition juste et durable dans les régions

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 JO C 270 du 13.7.2022, p. 38.

charbonnières et à forte intensité énergétique»[1],

– vu l'avis du Comité européen des régions du 12 octobre 2022, intitulé «Cohésion numérique»[2],

– vu l'avis du Comité européen des régions du 10 octobre 2023, intitulé «Une transition juste et durable pour les régions de production de véhicules automobiles»[3],

– vu le rapport annuel de l'Union sur l'état des régions et des villes, publié le 11 octobre 2022 par le Comité des régions,

– vu sa résolution du 15 septembre 2022 sur la cohésion économique, sociale et territoriale dans l'UE: le 8e rapport sur la cohésion[4],

– vu l'étude intitulée «Cohesion Policy in EU Coal Regions» (Politique de cohésion dans les régions charbonnières), publiée par sa direction générale des politiques internes le 31 janvier 2023,

– vu l'étude intitulée «The Future of the EU Automotive Sector» (L'avenir du secteur automobile de l'Union), publiée par sa direction générale des politiques internes le 30 septembre 2021,

– vu l'étude intitulée «Fonds pour une transition juste - Comment le budget de l'Union peut contribuer au mieux à la transition nécessaire des combustibles fossiles vers l'énergie durable», publiée par sa direction générale des politiques internes le 15 avril 2020,

– vu l'article 54 de son règlement intérieur,

– vu le rapport de la commission du développement régional (A9-0326/2023),

A. considérant que les transitions écologique et numérique, notamment la diversification de l'approvisionnement en énergie et en matières premières, ainsi que le développement des technologies, créeront de nouveaux défis mais aussi des opportunités pour la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union européenne;

B. considérant que les politiques de lutte contre le changement climatique de l'Union peuvent contribuer à son développement économique et social, et qu'elles devraient s'accompagner d'études d'impact territorial complètes afin de déterminer les éventuelles répercussions de ces mesures sur les régions en transition, de sorte à promouvoir la résilience, la convergence sociale ascendante, la justice sociale, la durabilité et la cohésion, à s'attaquer aux effets

---

1 JO C 498 du 30.12.2022, p. 36.
2 JO C 498 du 30.12.2022, p. 39.
3 CDR 1449/2023.
4 JO C 125 du 5.4.2023, p. 100.

distributifs négatifs et à réduire les disparités au moyen d'un soutien ciblé aux personnes et aux industries et par des stratégies adaptées;

C. considérant que le Fonds pour une transition juste a été spécifiquement conçu pour faire en sorte que personne ne soit laissé pour compte à mesure que l'Union progresse sur la voie de la neutralité climatique; qu'il s'agit notamment d'apporter un soutien ciblé aux régions les plus touchées par cette transition afin d'éviter une augmentation des inégalités régionales dans l'ensemble de l'Union;

D. considérant que, au cours de la période 2014-2020, la politique de cohésion a déjà ouvert la voie à la transition des régions charbonnières en intégrant dans leurs programmes une multitude d'objectifs spécifiques pertinents pour la transition et, à terme, en investissant également des fonds considérables dans des domaines connexes; que d'autres régions en transition nécessitent également le même niveau de soutien pour réduire les incidences économiques négatives du processus de transition profonde qu'elles traversent;

E. considérant que les différentes régions de l'Union se caractérisent par d'importantes disparités socio-économiques et démographiques, et qu'elles sont confrontées à des défis différents, ce qui signifie qu'il n'existe donc pas de solution universelle à tous les besoins territoriaux et socio-économiques; que les Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI) ont le potentiel de devenir un instrument de l'Union mieux à même d'atténuer les incidences négatives résultant de la double transition écologique et numérique, notamment dans les régions confrontées à des mutations fondamentales du secteur automobile ou des industries et services connexes;

F. considérant, même si l'utilisation combinée des ressources budgétaires de l'Union provenant du cadre financier pluriannuel (CFP) et de la facilité pour la reprise et la résilience permet la mise en œuvre de réformes ambitieuses et d'investissements substantiels, elle a également créé des difficultés majeures pour les régions et les autorités locales en ce qui concerne la fragmentation des politiques, la capacité administrative et la complexité de la planification et de l'exécution des fonds programmés pour la période 2021-2027; qu'il est nécessaire d'accélérer le taux d'absorption de la politique de cohésion et la mise en œuvre des projets sur le terrain;

G. considérant que le transport routier représente la part la plus élevée des émissions totales dues aux transports; qu'elles sont susceptibles de créer des difficultés dans ce secteur à mesure que la double transition écologique et numérique progresse; que, pour préserver la compétitivité de l'économie de l'Union ainsi que la production et l'emploi en Europe, nous devons suivre de près l'incidence des politiques de l'Union sur les secteurs clés et disposer d'outils pour

réagir en temps utile aux nouveaux défis posés par les transitions écologique et numérique;

H. considérant que l'industrie automobile connaît actuellement une transformation majeure en raison des changements en cours dans les systèmes de transport, du fait de l'émergence de modes de transport alternatifs et respectueux de l'environnement, ainsi que de la mise en œuvre de technologies à émissions nulles et à faibles émissions, de la numérisation et de l'automatisation;

I. considérant, par conséquent, que l'industrie automobile devrait s'inscrire dans un processus de «transformation de la mobilité» à plus grande échelle, qui permettra de remodeler les modèles d'entreprise et les chaînes de valeur au sein du secteur et qui entraînera d'importants changements en matière sociale et d'emploi, avec des modèles variant d'un État membre et d'une région à l'autre; considérant que des investissements substantiels sont nécessaires dans tous les domaines de la chaîne de valeur, y compris la production, afin d'adapter le secteur aux nouvelles normes de performance en matière d'émissions de CO_2 et d'éliminer progressivement les véhicules émetteurs de CO_2 dans l'Union;

J. considérant que l'Union européenne compte parmi les plus grands producteurs mondiaux de véhicules à moteur et que l'industrie automobile est l'un de ses secteurs clés, qui génère un chiffre d'affaires de plus de 7 % du produit intérieur brut (PIB) de l'Union et représente dans certaines régions jusqu'à 25 % du PIB régional, faisant de ce secteur le plus grand investisseur privé dans la recherche et le développement (R&D) de l'Union;

K. considérant que le secteur automobile européen reste un moteur pour l'emploi industriel, puisqu'il représente plus de 6 % de l'ensemble des emplois dans l'Union, qu'il fournit directement et indirectement un emploi à 13,8 millions d'Européens et qu'il représente 8,5 % des emplois dans le secteur manufacturier européen;

L. considérant que, selon les estimations, le secteur automobile se compose de 3 000 entreprises, dont 2 500 petites et moyennes entreprises (PME), qui sont des fournisseurs indépendants des constructeurs automobiles et sont confrontées à des obstacles supplémentaires dans la transformation écologique et numérique; que pour relever ces défis, les régions et l'industrie automobile devront investir massivement dans la technologie, la recherche et le développement, ainsi que dans la réorganisation des chaînes d'approvisionnement, la formation des travailleurs et l'adaptation aux nouveaux modèles commerciaux;

M. considérant que le potentiel futur de valeur ajoutée de l'Union dans les secteurs de l'automobile est toutefois limité par la forte

dépendance de l'Union à l'égard des importations étrangères d'industries clés de soutien et de matières premières pour les voitures de demain, ainsi que par l'absence d'un secteur des TIC fort et de grands acteurs numériques européens qui créent de la valeur grâce à l'accès aux données, aux écosystèmes numériques et aux technologies de connectivité;

N. considérant que le financement de la politique de cohésion offre des possibilités d'investir dans une Europe plus verte et de soutenir les régions et les secteurs en transition; considérant que le cadre réglementaire actuel ne prévoit pas de mesures de soutien ou de financement spécifiques pour les régions européennes dont le PIB est en grande partie généré par le secteur automobile, de sorte que les États membres appliquent à ce secteur des stratégies différentes en matière d'aides d'État, ce qui affecte la cohésion territoriale de l'Union;

O. considérant que les voitures particulières et les camionnettes représentent à elles seules 15 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) en Europe et que les transports sont le seul secteur dans lequel le niveau de GES n'a pas diminué par rapport aux niveaux de 1990;

P. considérant que la mise en œuvre rapide du règlement en ce qui concerne le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs devrait garantir la viabilité de la transition vers des systèmes de transport décarbonés; qu'il existe des disparités nationales et régionales considérables en ce qui concerne la préparation à la transition vers des transports décarbonés; que la part des voitures particulières de plus de 20 ans va de plus de 40 % en Pologne à moins de 5 % au Luxembourg, et que la part de nouvelles immatriculations de véhicules électriques va de 46 % en Suède à 1 % en République tchèque et en Slovaquie; que de telles disparités existent en ce qui concerne le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques, les Pays-Bas disposant de près de 1 600 fois plus de points de recharge que Chypre;

Q. considérant que les stratégies de l'Union ne doivent pas ignorer les particularités des territoires, de sorte à éviter une aggravation du phénomène de la «géographie du mécontentement» ainsi qu'à susciter l'adhésion de l'industrie, des autorités locales et des personnes concernées aux objectifs communs de décarbonation de l'économie; qu'il est fondamental d'adapter les politiques à la situation individuelle des régions post-industrielles afin de leur redonner un caractère attractif, en particulier eu égard à la prédisposition des régions fortement touchées à connaître un déclin démographique, une fuite des cerveaux et une stagnation économique; que des stratégies efficaces pour renforcer l'attractivité des régions post-industrielles consistent notamment en l'amélioration de la qualité de vie, les investissements dans

l’éducation, les soins de santé, les infrastructures et l’entrepreneuriat local, la facilitation de l’accès à un logement abordable et la création d’incitations pour les jeunes professionnels et les familles à rester ou à s’installer dans ces zones;

R. considérant que malgré la dépendance actuelle de l’Union envers les importations étrangères de matières premières, le secteur automobile est l’écosystème le plus intégré dans les chaînes de valeur intra-UE, avec plus de 45 % de sa production qui dépend de chaînes de valeur transfrontalières; que cette chaîne de valeur intra-UE rassemble les fabricants de véhicules, les fournisseurs automobiles, les fabricants de batteries de moteur, d’équipements électriques et de pneumatiques, les fournisseurs de matières premières et les services d’utilisation de voitures; que ces chaînes de valeur constituent naturellement une base pour la confiance et la coopération entre les régions;

S. considérant que l’objectif de l’Union d’investir 3 % de son PIB dans la recherche et le développement n’a pas encore été atteint;

Redéfinition du futur cadre des Fonds structurels et d’investissements de l’Union

1. réaffirme que la politique de cohésion ne devrait pas compenser la rigidité budgétaire ni subir de compressions budgétaires en raison des crises, et qu’elle devrait, dans le cadre d’une stratégie d’investissement à long terme, permettre aux régions de faire face aux transitions industrielle, technologique, écologique, énergétique, numérique, sociale et démographique, et d’en être les co-créatrices; souligne que la politique de cohésion ne peut s’acquitter de toutes ces tâches que si elle est intégrée dans un programme de financement solide, et maintient par conséquent qu’une politique de cohésion forte assortie d’un financement accru devrait être garantie dans le CFP pour l’après-2027;

2. rappelle que les régions ultrapériphériques font face à des difficultés spécifiques dans la transition vers une Union plus verte, plus numérisée et moins dépendante des transports équipés d’un moteur à combustion, en raison de leur éloignement du réseau continental;

3. reconnaît que les transitions écologique et numérique constituent un défi majeur pour la réalisation de l’objectif de cohésion économique, sociale et territoriale, tel qu’inscrit dans les traités; est conscient du risque représenté par une aggravation des disparités régionales, un renforcement des inégalités sociales et l’apparition d’une «géographie du mécontentement», étant donné que les adaptations requises par la double transition et les avantages potentiels qui en découlent varient considérablement d’une région européenne à l’autre et accentueront les disparités régionales dans les années à venir; estime, si l’Union veut maintenir son objectif de cohésion

économique, sociale et territoriale tel qu'il est inscrit dans le traité, que la politique de cohésion doit vaincre les forces économiques qui favorisent une agglomération croissante des activités économiques à forte valeur dans les centres urbains et industriels;

4. souligne que les plans visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et à parvenir à la neutralité climatique totale d'ici à 2050 auront des répercussions considérables sur la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union;

5. souligne qu'il importe de s'intéresser davantage aux territoires présentant des spécificités géographiques, tels que les régions rurales, les îles, les régions ultrapériphériques, les régions montagneuses et les régions moins densément peuplées, en particulier celles qui sont isolées et fortement dépendantes des combustibles fossiles ou des industries spécifiques qui font l'objet d'un abandon progressif;

6. recommande vivement l'inclusion d'un nouvel objectif stratégique spécifique en matière de transition industrielle dans la politique de cohésion de l'Union au-delà de 2027; souligne que cet objectif devrait promouvoir l'autonomie stratégique européenne et s'attaquer aux effets secondaires complexes des transitions écologique et numérique, et qu'il convient de s'y employer à un rythme encore plus rapide en étroite coopération avec les collectivités locales et régionales, dans le but de renforcer l'emploi grâce à des postes de qualité, de promouvoir la reconversion et le perfectionnement professionnels des travailleurs, en particulier de ceux qui sont socialement défavorisés et des chômeurs de longue durée, et d'atténuer les répercussions négatives sur l'emploi et le bien-être social, en soutenant et en diversifiant les économies locale, régionale et nationale;

7. estime que la politique de cohésion de l'Union au-delà de 2027 devrait suivre une approche plus différenciée et ciblée, en complétant l'utilisation de critères liés au revenu pour déterminer le niveau de soutien par d'autres critères qui tiennent également compte des caractéristiques des régions et des problèmes spécifiques auxquels elles sont confrontées eu égard à leur potentiel de croissance futur, tels que le taux de chômage des jeunes, le taux de chômage de longue durée, les niveaux de pauvreté, la dépendance professionnelle à l'égard des secteurs en transition et les investissements dans la recherche et le développement, ainsi que le déficit démographique, le vieillissement de la population, la fuite des cerveaux et la pénurie de compétences;

8. appelle de ses vœux l'extension de la durée du Fonds pour une transition juste (FTJ) à la période de programmation au-delà de 2027 et demande que le Fonds soit doté de moyens financiers supplémentaires pour soutenir les régions fortement dépendantes de

secteurs connaissant une profonde transformation, tels que le secteur automobile, compte tenu de la perte nette d'emplois estimée qui devrait résulter de la transition du secteur; estime que cette extension du FTJ devrait porter en priorité sur le niveau approprié de la nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS), tenir compte des spécificités régionales, disposer d'un champ d'application élargi par rapport au FTJ actuel, être conçue de manière à permettre des réponses rapides aux nouveaux défis qui se posent dans différents secteurs et industries et être pleinement intégrée dans le règlement portant dispositions communes sur la base des principes de partenariat, de gouvernance à plusieurs niveaux et de l'approche territorialisée; demande, en outre, à Eurostat d'estimer la perte nette d'emplois dans le secteur automobile qui résultera de la transition verte et numérique;

9. estime que, pour déterminer si une région doit être considérée comme fortement dépendante de l'industrie automobile, il convient de tenir compte des indicateurs suivants: la contribution de l'industrie automobile au PIB régional; la part des produits automobiles dans les exportations régionales; la contribution de l'industrie automobile à l'emploi régional; et la contribution de l'industrie automobile au total des investissements régionaux dans la recherche et le développement;

10. invite la Commission à simplifier les exercices de notification, par exemple en élargissant le modèle du «financement non lié aux coûts», le cas échéant, et en trouvant un équilibre entre l'accent mis sur les résultats et les impacts et l'accent mis sur les dépenses, afin de garantir une mise en œuvre plus efficace tout en maintenant un contrôle rigoureux de l'utilisation des fonds; estime que l'«option simplifiée des coûts» s'est révélée être une mesure très positive et invite la Commission et les autorités de gestion à étendre son application aux projets industriels, écologiques et numériques;

11. insiste sur la nécessité de garantir un traitement équitable des micro, petites et moyennes entreprises (MPME) et des petites entreprises à moyenne capitalisation dans la répartition des Fonds ESI par une simplification des démarches administratives nécessaires pour bénéficier de ces fonds et en évoluant vers une application intégrale du principe «une fois pour toutes», à savoir que les citoyens et les entreprises ne sont tenus de ne fournir qu'une seule fois certaines informations de base aux autorités; reconnaît en outre le rôle fondamental des MPME dans la transition industrielle et souligne qu'il importe de veiller à leur participation active aux projets et de leur garantir un financement adéquat au moyen de mécanismes tels que des consortiums ou d'autres instruments;

Construire des régions résilientes: une politique de cohésion plus écologique et adaptée au numérique

12. reconnaît, même si la numérisation apporte actuellement des avantages économiques à toutes les régions, que la transition numérique engendre de graves difficultés pour les régions moins développées; souligne qu'il importe d'investir dans les infrastructures numériques et de renforcer les compétences numériques de l'ensemble de la population et de la main-d'œuvre, afin de passer de technologies à forte intensité de main-d'œuvre à des technologies à forte intensité de capital et d'éviter la fuite des cerveaux; souligne à cet égard le rôle essentiel joué par les établissements d'enseignement et de recherche locaux, régionaux et nationaux dans les principaux pôles d'innovation numérique, et note la perte d'expertise qui découle du manque de coordination des politiques régionales;

13. souligne qu'un soutien important est nécessaire pour aider les régions sur la voie de la numérisation et de la réalisation des objectifs numériques fixés dans le programme d'action 2030 intitulé «La voie à suivre pour la décennie numérique»; estime, dans ce contexte, que les partenariats public-privé sont l'un des moyens envisageables pour soutenir le développement des compétences critiques et l'amélioration des perspectives d'emploi et de la capacité d'adaptation des marchés du travail, ainsi que leurs performances en termes de productivité et d'efficacité, et qu'ils sont donc un facteur clé de la réussite de la transition numérique; estime que personne, quel que soit son secteur d'activité, son type de contrat, son sexe, son âge ou sa situation géographique, ne devrait être oublié sur la voie de la transition verte et numérique de l'Union européenne;

14. constate que les secteurs manufacturiers exposés à la concurrence mondiale et les régions qui sont spécialisées dans ce domaine peuvent être confrontés à des difficultés au cours de la transition écologique, en particulier si les concurrents internationaux bénéficient d'une baisse des prix de l'énergie et utilisent moins de sources d'énergie renouvelables; souligne que les coûts des énergies renouvelables joueront également un rôle important dans cette dynamique;

15. rappelle que les régions moins développées sont susceptibles d'être confrontées à une incidence disproportionnée au cours de la transition écologique, en particulier en ce qui concerne le passage du secteur des transports à des solutions décarbonées; estime qu'il est nécessaire de mettre en place des instruments spécifiques pour soutenir la chaîne de valeur dans le contexte de la transition écologique des véhicules et, plus particulièrement, les secteurs des semi-conducteurs, des batteries et des composants nécessaires à la fabrication de moteurs électriques, à la conduite autonome, à la numérisation et à la connectivité;

Une transition équitable pour les régions de production de véhicules automobiles

16. estime que la décarbonation des transports routiers, qui nécessite la transformation de l’ensemble de la chaîne de valeur de l’industrie automobile avec l’abandon progressif du moteur à combustion d’ici à 2035, doit s’effectuer selon une stratégie bien planifiée de «transition de la mobilité», qui doit mettre en œuvre les changements nécessaires tout au long de la chaîne de valeur, y compris dans les processus de production, afin d’éviter la délocalisation de la production en dehors de l’Union; souligne, en outre, que cette stratégie devrait garantir une transition sans heurts et socialement acceptable pour les travailleurs et entreprises concernés, en particulier dans les régions moins développées et dans celles qui sont confrontées à des problèmes démographiques ou territoriaux; est d’avis que le transport décarboné par train et par autobus jouera un rôle dans le transport à zéro émission nette à l’avenir, et qu’il devrait être soutenu par une planification publique à long terme grâce à l’expansion des infrastructures ferroviaires et de transport public;

17. considère que cette stratégie de transition de la mobilité devrait également comprendre un plan détaillé en faveur de la reconversion et du renforcement des compétences des travailleurs ou, si nécessaire, permettre d’autres possibilités d’emploi aux personnes actuellement employées dans le secteur automobile; estime que ce plan devrait également comprendre des mesures visant à renforcer la présence des femmes dans ce secteur dominé par les hommes et à promouvoir l’intégration des personnes handicapées sur le lieu de travail; est d’avis, en outre, que ce plan devrait prévoir des mesures d’incitation et de soutien afin de garantir que les nouvelles installations industrielles créées dans le cadre de la transition restent dans les régions concernées, en garantissant leurs avantages en matière de production et en maintenant ainsi les retombées dans ces zones; recommande la mise en place de projets industriels durables qui complètent l’ensemble de la chaîne d’approvisionnement dans ces territoires;

18. invite la Commission à présenter la proposition nécessaire pour assurer la continuité du mécanisme pour une transition juste, et à veiller que celui-ci soit doté des fonds suffisants et supplémentaires pour inclure un soutien aux régions qui dépendent directement ou indirectement des secteurs de l’automobile et des pièces de rechange et des services associés, en particulier dans le cadre du Fonds pour une transition juste pertinent, intégré dans la politique de cohésion, afin que les synergies et les retombées puissent être encouragées grâce aux différents fonds et programmes européens visant à répondre au processus de transformation régionale;

19. rappelle que les autorités locales et régionales sont souvent largement responsables de la mise en œuvre des politiques relatives à la formation et que la dimension territoriale de ces politiques est par conséquent cruciale; rappelle, à cette fin, qu’il importe que

toutes les régions de l’Union disposent des mêmes capacités administratives et d’un accès égal au financement et aux informations;

20. estime que les plans de transition juste pour les régions dépendantes de l’industrie automobile devraient suivre une approche territorialisée cohérente et être gérés par les autorités compétentes sur la base des principes de partenariat et de gouvernance à plusieurs niveaux, et qu’ils devraient encourager la coopération interrégionale et transfrontalière entre les régions en transition; souligne en outre la nécessité de donner la priorité aux investissements dans la transformation nécessaire du secteur afin de lui permettre de s’adapter aux nouvelles normes de performance en matière d’émissions de CO_2, ainsi que dans les programmes de formation, de reconversion professionnelle et de perfectionnement professionnel et les stratégies de diversification économique durable tout au long de la chaîne de valeur, afin de garantir une transition sans heurts et inclusive pour les travailleurs et les économies locales et régionales;

21. rappelle que les décisions stratégiques prises par les fabricants d’équipements d’origine pour passer à la mobilité électrique, ainsi que d’autres évolutions techniques telles que la conduite autonome, la numérisation et des fonctions de sécurité supplémentaires dans les voitures, auront inévitablement un effet de retombée et une incidence en aval de la chaîne de valeur locale et régionale;

22. suggère d’envisager la possibilité de mettre en œuvre les plans de transition selon une approche axée sur les résultats, avec un groupe de projets devant être réalisés par un bénéficiaire pour contribuer à la réalisation des objectifs des plans; estime que, pour simplifier et renforcer l’orientation axée sur les résultats, la gestion pourrait se fonder exclusivement sur des jalons, des réalisations et des résultats convenus au préalable entre la Commission et les autorités de gestion; estime que le contrôle et l’audit d’un plan de transition devraient également être limités à la question de savoir si celui-ci atteint ses valeurs intermédiaires et ses valeurs cibles;

23. est conscient de l’importance d’apporter un soutien à toutes les entreprises des secteurs en transition, en mettant particulièrement l’accent sur les MPME et les petites entreprises à moyenne capitalisation, qui sont susceptibles de disposer de ressources limitées pour réaliser la transformation nécessaire; souligne qu’il importe d’accorder une aide ciblée aux MPME pour les aider à acquérir, moderniser et entretenir des actifs physiques et des infrastructures, ainsi qu’à investir dans la recherche et le développement; insiste sur la nécessité de prévoir des programmes de financement spécifiques, des initiatives de renforcement des capacités, l’échange de connaissances et de bonnes pratiques, et une assistance technique spécialement adaptés aux besoins des MPME et

des petites entreprises à moyenne capitalisation, afin de garantir leur intégration et leur participation réussies dans le secteur en pleine évolution;

24. souligne la nécessité de combler le déficit d'investissement dans la R&D dans l'Union et d'atteindre l'objectif consistant à investir 3 % du PIB de l'Union dans ce domaine;

25. invite les États membres à établir un écosystème adéquat et équitable favorisant le déploiement de la mobilité électrique conformément au règlement relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs; rappelle que certains concepts applicables aux zones urbaines sont moins réalisables ou insuffisants dans les zones rurales, et souligne qu'il importe de garantir des infrastructures publiques pour les carburants alternatifs dans les régions rurales, insulaires et éloignées et les régions à faible densité de population qui ne sont pas suffisamment couvertes par des fournisseurs privés, afin de répondre aux besoins de la population résidente et des visiteurs; estime à cet égard que le coût de ce service public devrait refléter le prix moyen du service proposé par des fournisseurs privés; considère, à cette fin, qu'un cadre stratégique et réglementaire pour la mobilité électrique doit être élaboré sur la base d'une analyse approfondie de la situation afin d'identifier les principaux défis auxquels se heurtent ces mesures et les opportunités permettant de garantir leur succès;

26. demande à la Commission d'élargir les programmes «exchangeEU» et «TARGET» (assistance technique pour une transition vers une énergie verte) aux régions automobiles en transition, afin de promouvoir l'échange d'expériences et de résultats entre les régions où il existe des secteurs économiques en déclin, tels que le charbon ou la tourbe, et celles où des secteurs connaissent une transformation, comme la construction automobile et ses fournisseurs; est convaincu que ce partage d'expérience, de pair avec la mise en œuvre des plans de transition soutenus par les Fonds ESI, pourrait aider les régions de production et les fournisseurs de véhicules automobiles à réaliser une transition en douceur vers une activité neutre sur le plan climatique;

°

° °

27. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.