



2023/2061(INI)

16.6.2023

PROJET DE RAPPORT

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))

Commission du développement régional

Rapporteuse: Susana Solís Pérez

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN	3
EXPOSÉ DES MOTIFS	10

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

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 visas¹,
- 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 cohésion²,
- vu le règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition juste³,
- 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) n° 1296/2013⁴,
- vu le règlement (UE) 2020/460 du Parlement européen et du Conseil du 30 mars 2020 modifiant les règlements (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1301/2013 et (UE) n° 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)⁵,
- 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

¹ [JOL 231 du 30.6.2021, p. 159.](#)

² [JOL 231 du 30.6.2021, p. 60.](#)

³ [JOL 231 du 30.6.2021, p. 1.](#)

⁴ [JOL 231 du 30.6.2021, p. 21.](#)

⁵ [JOL 99 du 31.3.2020, p. 5.](#)

- règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat»)⁶,
- vu le règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, conformément à l'ambition climatique accrue de l'Union⁷,
 - 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) n° 1303/2013, (UE) 2021/1060 et (UE) 2021/1755, et la directive 2003/87/CE⁸,
 - 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 CO₂ 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 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 (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 modification des règlements (UE) n° 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 8^e rapport sur la cohésion: la cohésion en Europe à l'horizon 2050 [COM(2022)0034],
 - vu l'Annuaire régional d'Eurostat 2022,
 - 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

⁶ [JOL 243 du 9.7.2021, p. 1.](#)

⁷ [JOL 110 du 25.4.2023, p. 5.](#)

⁸ [JOL 063 du 28.02.2023, p. 1.](#)

une transition juste [SWD(2021)0275],

- vu le rapport de l’OCDE de février 2023 intitulé «Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality»⁹,
 - 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 CO₂»¹⁰,
 - vu l’avis du Comité européen des régions du 12 octobre 2022, intitulé «Une transition juste et durable dans les régions charbonnières et à forte intensité énergétique»¹¹,
 - vu l’avis du Comité européen des régions du 12 octobre 2022, intitulé «Cohésion numérique»¹²,
 - 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»¹³,
 - 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 8^e rapport sur la cohésion¹⁴,
 - 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 (A9-0000/2023),
- A. considérant que les transitions écologique et numérique entraîneront de nouveaux défis mais aussi des opportunités pour la cohésion économique, sociale et territoriale de

⁹ <https://doi.org/10.1787/35247cc7-en>.

¹⁰ JO C 270 du 13.7.2022, p. 38.

¹¹ JO C 498 du 30.12.2022, p. 36.

¹² JO C 498 du 30.12.2022, p. 39.

¹³ CDR 1449/2023.

¹⁴ JO C 125 du 5.4.2023, p. 100.

l'Union européenne;

- B. considérant que l'action de l'Union face au changement climatique doit être élaborée avec soin pour prendre en compte les répercussions économiques, sociales et politiques que ces mesures peuvent avoir sur les régions, afin de promouvoir la résilience et de réduire les disparités au moyen d'un soutien ciblé et de stratégies adaptées;
- C. considérant que les différentes régions se caractérisent par de profondes disparités socio-économiques et démographiques, et 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) constituent le meilleur outil d'investissement de l'Union pour alléger la charge de la double transition écologique et numérique et de la transition du secteur automobile qui pèse sur les régions les plus touchées;
- D. considérant que l'utilisation combinée des ressources budgétaires de l'Union provenant du cadre financier pluriannuel et de la facilité pour la reprise et la résilience a 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;
- E. considérant que l'industrie automobile subit une transformation majeure en raison du passage à des technologies à émissions nulles et à faibles émissions, qui va redéfinir les modèles économiques et les chaînes de valeur au sein du secteur et entraîner d'importants changements sociaux et dans le domaine de l'emploi, avec des schémas variables selon les régions;
- F. considérant que le cadre réglementaire actuel ne prévoit pas de mesures de soutien et de financement spécifiques pour les régions européennes dont le PIB est principalement généré par le secteur automobile;
- G. considérant que la mise en œuvre de la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs¹⁵ devrait garantir la viabilité de la transition vers des systèmes de transport décarbonés;

Redéfinition du futur cadre des Fonds structurels 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, écologique, numérique et démographique;
2. 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 que représentent une aggravation des disparités régionales 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

¹⁵ [Proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil \(COM\(2021\)559\).](#)

varient considérablement d'une région européenne à l'autre;

3. recommande vivement l'inclusion d'un nouvel objectif stratégique 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 négatifs des transitions écologique et numérique, en mettant particulièrement l'accent sur l'atténuation des répercussions négatives sur l'emploi, par un soutien apporté aux économies locales et régionales et par leur diversification;
4. estime que la politique de cohésion de l'Union au-delà de 2027 devrait suivre une approche plus différenciée et ciblée, passant de l'utilisation de critères liés au revenu, pour déterminer le niveau de soutien, à d'autres critères qui tiennent également compte des caractéristiques des régions et du potentiel de croissance futur, tels que le taux de chômage des jeunes, la dépendance professionnelle à l'égard des secteurs en transition et les investissements dans la recherche et le développement, ou encore le déficit de compétences existant;
5. recommande la création d'un nouveau «Fonds pour une transition juste 2.0» au cours de la prochaine période de programmation après 2027, qui devrait être doté de moyens financiers plus importants, avoir un champ d'application plus large, se concentrer sur le niveau NUTS approprié et être pleinement intégré dans le règlement portant dispositions communes¹⁶;
6. invite la Commission à élargir le modèle du «financement non lié aux coûts» afin de réduire les exercices de notification, de mettre davantage l'accent sur les résultats et les incidences plutôt que sur les dépenses, et de parvenir à une mise en œuvre et une utilisation plus efficaces des fonds;
7. insiste sur la nécessité de garantir un traitement équitable des petites et moyennes entreprises (PME) dans la répartition des Fonds ESI par une simplification radicale des démarches administratives requises pour bénéficier de ces fonds, en adaptant les exigences à la taille de l'entreprise et en évoluant vers une application intégrale du principe «une fois pour toutes», ce qui signifie que les citoyens et les entreprises ne sont tenus de fournir qu'une seule fois aux autorités certaines informations de base;

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

8. reconnaît que la numérisation apporte plus de bénéfices aux régions développées, tandis que les moins développées sont en difficulté en raison de la nécessité de passer de technologie à forte intensité de main-d'œuvre à des technologies à forte intensité de capitaux; souligne à cet égard le rôle essentiel joué par les établissements

¹⁶ [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 de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas \(JO L 231 du 30.6.2021, p. 159\).](#)

d'enseignement et de recherche locaux dans les principaux pôles d'innovation numérique, et note la perte d'expertise due au manque de coordination des politiques régionales;

Une transition équitable pour les régions de production de véhicules automobiles

9. estime que la décarbonation des transports routiers doit s'effectuer selon une stratégie bien planifiée qui garantisse 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; considère que cette stratégie doit comprendre un plan détaillé de requalification des travailleurs, en offrant d'autres possibilités d'emploi aux personnes actuellement employées dans le secteur automobile et en prévoyant des mesures d'incitation et de soutien pour garantir que les nouvelles installations industrielles résultant de la transition restent dans la région, afin d'en maintenir les retombées sur place;
10. 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 pour inclure un soutien aux régions qui dépendent du secteur de l'automobile et des pièces de rechange, 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;
11. estime que les plans de transition juste pour les régions dépendantes du secteur de l'automobile devraient suivre une approche territorialisée et être gérés par les autorités compétentes sur la base des principes de partenariat et de gouvernance à plusieurs niveaux; insiste, en outre, sur la nécessité de donner la priorité aux investissements dans les programmes de reconversion professionnelle 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;
12. 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;
13. est conscient de l'importance d'apporter un soutien à toutes les entreprises des secteurs en transition, en mettant particulièrement l'accent sur les PME, qui sont susceptibles de disposer de ressources limitées pour réaliser la transformation nécessaire; souligne l'importance d'une aide ciblée pour aider les PME 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 et une assistance technique, spécialement adaptés aux besoins des PME afin de garantir leur intégration réussie dans le secteur en pleine évolution;
14. invite les États membres à assurer un écosystème adéquat et équitable favorisant la

pénétration de la mobilité électrique, ainsi qu'à garantir des infrastructures publiques pour les carburants alternatifs dans les régions rurales 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; estime à cet égard que le coût de ce service public devrait refléter le prix moyen du service proposé par des fournisseurs privés dans la même région où le même État membre;

o

o o

15. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Union européenne doit actuellement faire face à de nombreuses transformations simultanées, motivées par la nécessité de lutter contre le changement climatique, de faire progresser la numérisation et de promouvoir une croissance économique durable. Le présent rapport d'initiative contribue à l'avenir de la politique de cohésion, en soulignant son rôle central pour assurer la cohésion économique, sociale et territoriale dans l'ensemble des régions européennes, en particulier dans celles où l'impact des transitions écologique, numérique et automobile est accru. Le rapport aborde les défis et les possibilités présentés par les transitions industrielle, automobile, écologique, numérique et démographique, dans le but de formuler des recommandations politiques qui façonneront le futur cadre des Fonds structurels de l'Union.

Le rapport préconise la poursuite du mécanisme pour une transition juste, qui devrait être adapté pour soutenir les secteurs en pleine transformation à la suite de décisions stratégiques, telles que la transition vers la décarbonation du transport routier d'ici à 2035, telle que prévue par les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs. Conscient de l'incidence profonde des transitions écologique et numérique sur l'emploi, la rapporteure souligne l'importance de soutenir la diversification des économies locales et régionales ainsi que la nécessité de favoriser une croissance durable.

Le rapport reconnaît que l'industrie automobile participe de manière significative à l'emploi dans l'industrie et le commerce, employant au total 13,8 millions d'Européens et jouant un rôle essentiel dans le secteur manufacturier. La rapporteure considère, à cet égard, que pour réussir à adopter des technologies à émissions nulles ou faibles, un soutien financier est essentiel pour faciliter les investissements dans la recherche, le développement et l'innovation, ainsi que les mises à niveau nécessaires des actifs physiques et des infrastructures, en particulier pour les PME. Plus précisément, elle estime que ce soutien devrait être ciblé tout au long de la chaîne de valeur automobile, ce qui inclut la fabrication, la distribution et la vente, mais aussi les services après-vente tels que les services de maintenance, les compagnies d'assurance ou les stations-service. À cet égard, le rapport souligne l'inégalité géographique du déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs jusqu'à présent, et appelle de ses vœux une solution menée par les pouvoirs publics pour garantir la prestation de ces services dans les régions rurales, reculées et dépeuplées.

Compte tenu de ce qui précède, la rapporteure souligne la nécessité de prendre des mesures de soutien et de prévoir des financements spécifiques pour relever les défis auxquels sont confrontées les régions européennes dont la valeur du PIB est concentrée dans le secteur automobile. Le soutien de l'Union européenne peut jouer un rôle essentiel pour assurer une transition socialement acceptable et inclusive pour les travailleurs et les entreprises touchés par les transformations du secteur automobile. En soutenant les programmes de requalification de la main-d'œuvre et en offrant d'autres possibilités d'emploi, le soutien financier peut contribuer à atténuer les conséquences sociales de la transition. Dans l'ensemble, il est essentiel d'apporter un soutien financier au secteur automobile pour faciliter une transition réussie vers une mobilité décarbonée, en favorisant une croissance durable et en s'attaquant simultanément aux objectifs climatiques, à la compétitivité industrielle et au bien-être social.

En conclusion, la rapporteure estime qu'en mettant en œuvre les recommandations proposées, le futur cadre des Fonds structurels de l'Union peut contribuer efficacement à construire des régions résilientes, à promouvoir un avenir plus vert et adapté au numérique et à favoriser une transition juste pour les régions dépendantes du secteur automobile.