Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2025/3166

20.6.2025

Résolution — Le renforcement de la dimension territoriale dans la mise en œuvre du plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen

(C/2025/3166)

LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS (CdR),

VU

- la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile ([1]),

1. salue les efforts déployés par la Commission européenne pour soutenir la transition du secteur automobile vers une mobilité propre et vers le numérique ainsi que le renforcement de sa compétitivité grâce à la publication du plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen (ci-après le «plan d'action»);

2. déplore, malgré l'attention accordée au Comité européen des régions dans le cadre du processus de consultation, le manque de prise en compte de la dimension territoriale dans le plan d'action et l'absence de solutions territorialisées parmi les mesures proposées;

3. prend acte du réexamen, dès 2025, du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures et les camionnettes; reconnaît que la modification ciblée du règlement permettrait d'offrir de la flexibilité aux constructeurs automobiles et dans le même temps de poursuivre les objectifs climatiques globaux de l'Union d'une manière pragmatique et en combinaison avec une politique industrielle solide; considère toutefois que cette modification est insuffisante pour résoudre la crise qui touche le secteur et pour créer de la sécurité réglementaire;

4. adresse une mise en garde contre des ajustements législatifs qui, par leur fréquence, compromettent leur prévisibilité pour l'industrie de l'UE et font obstacle à sa transition. Ces ajustements risquent d'éroder les avantages concurrentiels dont les constructeurs automobiles européens jouissent sur le marché mondial; craint notamment que de tels changements puissent remettre en question l'engagement que nous avons pris d'électrifier le secteur automobile et de réduire à zéro les émissions des voitures et camionnettes neuves à l'horizon 2035. Pour relever efficacement les défis de demain, nous devons maintenir avec détermination le cap des objectifs que nous nous sommes fixés et renforcer la dimension régionale du plan à l'examen;

5. demande instamment à la Commission d'adopter une approche plus échelonnée dans la révision du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 et de faire d'une absolue neutralité technologique un principe central de ce dispositif, comme l'a souligné sa présidente, M[me] von der Leyen, et l'invite à présenter ladite révision du règlement dans les plus brefs délais;

6. prend note également des contraintes liées aux technologies et aux marchés qui se posent pour le déploiement de poids lourds à émissions faibles ou nulles, et invite instamment la Commission à envisager, de la même manière qu'elle entend le faire pour les voitures et les camionnettes, un réexamen anticipé et un assouplissement du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les poids lourds;

7. met en garde contre des changements apportés à la réglementation, qui créent de l'instabilité et nuisent à sa prévisibilité et aux progrès de l'industrie, plaçant ainsi le secteur automobile européen en situation de désavantage concurrentiel;

8. souligne, à l'instar du rapport Draghi ([2]), l'absence de politique industrielle cohérente de l'UE pour le secteur automobile; réclame une stratégie européenne globale de transition pour l'industrie automobile afin de préserver ce secteur économique vital pour la prospérité et la croissance de l'Union;

9. appelle de ses vœux une promotion cohérente des modes de propulsion à faibles émissions, qui intègre différentes approches technologiques. Outre la mobilité électrique, il convient également de considérer les moteurs à hydrogène, les carburants de synthèse et les véhicules hybrides rechargeables comme des solutions tout aussi valables pour réduire les émissions de CO_2. Toute réglementation favorable à l'innovation devrait garantir la possibilité de développer l'ensemble des technologies dans des conditions équitables;

([1]) COM(2025) 95 final.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

10. fait observer que face à la pression qu'exerce sur elle la concurrence internationale, l'Union doit redoubler d'efforts pour développer diverses solutions neutres en carbone dans le secteur; insiste sur la nécessité de prendre d'urgence des mesures supplémentaires dans le contexte des revirements géopolitiques et commerciaux actuels, en particulier dans les relations transatlantiques, y compris en ce qui concerne les carburants de substitution comme les carburants de synthèse et les biocarburants, qui permettront de faire aboutir cette transition sans compromettre la compétitivité du secteur;

11. se félicite que les difficultés multiples auxquelles sont confrontées les régions dépendantes de l'industrie automobile aient été reconnues, comme indiqué dans la communication sur la publication de l'examen à mi-parcours de la politique de cohésion ([3]);

12. souligne que l'électrification des voitures et des camionnettes reste le chemin le plus efficace pour atteindre la neutralité carbone dans le secteur automobile, ainsi qu'un facteur essentiel de compétitivité à l'échelle mondiale;

fait valoir qu'il est nécessaire de développer et d'améliorer l'infrastructure de recharge pour assurer une couverture étendue, accessible et fiable qui puisse satisfaire la demande croissante; relève qu'il est important de rendre la recharge plus abordable financièrement sur le long terme pour soutenir cette transition;

13. relève, comme le démontre une récente étude du CdR sur l'état des lieux des régions de production automobile et les enjeux pour leur avenir ([4]), qu'une transition réussie de l'industrie automobile est essentielle pour garantir l'attrait des régions à long terme;

14. met en avant l'importance d'associer les collectivités locales et régionales à la planification et à la mise en place dans toute l'Union d'infrastructures de recharge et de ravitaillement, car elles sont un élément essentiel pour la compétitivité du secteur automobile européen; par conséquent, encourage les partenariats entre les secteurs public et privé afin d'accélérer le développement de ces infrastructures, en simplifiant les procédures d'autorisation et en fournissant des incitations financières, et d'en assurer ce faisant le caractère accessible et abordable pour tous;

15. insiste sur l'importance d'associer les régions de production automobile et les pôles automobiles régionaux, et de prendre en compte leurs points de vue et les solutions qu'ils proposent, pour parvenir à une transition juste, et rappelle qu'il a mis en place l'Alliance des régions de production de véhicules automobiles (ARA) afin de faire entendre leur voix au niveau de l'Union;

16. fait remarquer que le règlement sur les normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures et les camionnettes reconnaît l'Alliance des régions de production de véhicules automobiles comme partenaire de la Commission européenne s'agissant de recenser tout déficit de financement pour assurer une transition juste dans les régions les plus lourdement touchées par la transformation écologique et numérique;

17. accueille favorablement la récente étude de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur l'avenir des chaînes de valeur de l'automobile ([5]), qui met en avant le rôle clé des régions pour attirer les investissements directs étrangers (IDE) et les relier aux PME; souligne que les régions de production automobile et les pôles automobiles régionaux fournissent diverses solutions allant de l'aide sociale et des possibilités de formation pour les travailleurs au soutien apporté aux écosystèmes de l'innovation, en passant par l'élaboration de politiques industrielles et de mobilité tournées vers l'avenir;

18. salue le projet de la Commission européenne relatif à la création d'une alliance européenne pour les véhicules connectés et autonomes afin d'accélérer le développement et la production de composants matériels et logiciels pour la conduite connectée et autonome, et d'assurer ainsi la compétitivité et la résilience de l'Europe; invite la Commission à tenir compte de l'expérience et des préoccupations du niveau régional lors de l'élaboration d'un cadre réglementaire global pour les véhicules autonomes;

19. relève que dans son document de synthèse économique où elle a cartographié l'impact du déclin industriel sur les régions d'Europe ([6]), la Commission reconnaît le rôle important que joue l'Alliance des régions de production de véhicules automobiles pour mettre en évidence les effets que ce déclin de l'industrie produit dans les différentes régions de production automobile, et la pertinence que revêtent ces travaux pour une prise de décisions politiques éclairées quant au fléchage des financements de l'UE;

([3]) *A modernised Cohesion policy: The mid-term review*, COM(2025) 163 final.
([4]) *State of play and future challenges of automotive regions*, étude du CdR.
([5]) OECD SME and Entrepreneurship Papers, *The future of the automotive value chain — Implications for FDI-SME linkages*.
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. souligne que le secteur automobile joue un rôle fondamental pour l'industrie manufacturière dans de nombreux États membres et que son implantation est concentrée dans plusieurs régions où l'assemblage des voitures et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement remplissent une fonction essentielle pour la croissance économique, l'emploi et les investissements dans la recherche et le développement; observe que l'impact s'étend au-delà des régions où les voitures sont assemblées, et se fait souvent sentir davantage encore dans celles qui accueillent des installations de sous-traitance de l'industrie équipementière;

21. demande une augmentation du financement de la transition juste dans tous les domaines couverts par le prochain budget à long terme de l'Union, notamment grâce à une politique de cohésion renforcée qui permettra de remédier aux disparités régionales existantes et de promouvoir des solutions territorialisées, afin de veiller à ce que le soutien soit adapté aux besoins spécifiques de chaque région, en particulier de celles qui sont les plus touchées par la transition vers la neutralité climatique;

22. appelle de ses vœux un soutien accru aux écosystèmes régionaux de l'innovation, qui se traduirait notamment par des stratégies de spécialisation intelligente et des actions spécifiques visant à promouvoir la coopération interrégionale entre les régions de production automobile tout au long de la chaîne de valeur;

23. demande que soient encouragés les achats de composants obtenus auprès de fournisseurs locaux afin de réduire les émissions de CO_2 et l'empreinte carbone, ainsi que l'inclusion, dans les instruments de soutien économique aux entreprises, de critères d'évaluation qui favorisent les achats auprès de fournisseurs établis dans l'UE;

24. demande, qu'en plus de simplifier la réglementation, l'on modifie aussi les conditions d'octroi des aides destinées au secteur afin d'encourager et de faire croître les investissements consentis par l'industrie automobile européenne;

25. juge essentiel de mettre en œuvre des programmes complets de perfectionnement et de reconversion professionnels afin de renforcer les compétences et l'expertise de la main-d'œuvre actuelle et future du secteur automobile. Ces initiatives devraient être adaptées à l'évolution des demandes de l'industrie automobile, remédier aux pénuries de main-d'œuvre et tenir compte des défis posés par le vieillissement des travailleurs, eu égard également au secteur de l'entretien et de la réparation des véhicules, qui, en raison de la transition technologique qui s'opère, risque de voir ses effectifs chuter considérablement et de façon structurelle;

26. insiste sur l'importance de la recherche et de l'innovation pour la compétitivité future de l'industrie automobile; demande par conséquent une augmentation du financement, au niveau de l'Union, de la recherche de pointe et de la recherche fondamentale;

27. plaide pour la mise en place d'un dialogue territorial sur une transition juste, fondé sur des partenariats solides entre les partenaires sociaux et les pouvoirs publics à tous les niveaux de gouvernance, et dont l'objectif serait de trouver des solutions territorialisées;

28. réclame la création d'un «dialogue sur la mise en œuvre avec les régions de production automobile» en vue d'établir une plateforme structurée pour ces régions et pour les pôles automobiles régionaux, qui permettrait d'organiser des échanges sur les meilleures pratiques avec la Commission et contribuerait à la mise en œuvre des mesures du plan d'action;

29. précise que le CdR, grâce à son Alliance des régions de production de véhicules automobiles (ARA), à son groupe interrégional «Avenir de l'industrie automobile» (CoRAI) et à ses liens avec les travaux de l'Alliance pour les compétences dans le secteur automobile (ASA) et avec l'Alliance européenne des régions productrices de semi-conducteurs (ESRA), est prêt à faciliter les échanges avec la Commission sur la mise en œuvre de ce plan d'action en s'appuyant sur le savoir local et régional afin de garantir une transition équilibrée et inclusive du secteur automobile, ainsi qu'à poursuivre les objectifs communs et à susciter l'adhésion aux résultats du dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile.

Bruxelles, le 3 avril 2025.

La présidente
du Comité européen des régions
Kata TÜTTŐ