

**Méthodes de travail et programme de travail à court terme  
pour la période 2023-2024  
de l'«Alliance des régions de production de véhicules automobiles»**

*À l'occasion de leur première réunion politique, qui se tiendra le 17 novembre 2022 à Leipzig, les membres de l'«Alliance des régions de production de véhicules automobiles» adopteront le programme de travail ci-après, grâce auquel ils entendent avancer dans la mise en œuvre de la «déclaration en dix points» arrêtée lors de la 150<sup>e</sup> session plénière du CdR du 30 juin 2022, l'objectif à atteindre étant celui d'une transition équitable pour les régions productrices de véhicules automobiles où ce processus est à l'œuvre.*

**1. Gouvernance et méthodes de travail de l'Alliance des régions de production de véhicules automobiles**

**1.1 Gouvernance**

Une région assume la «présidence» tournante de l'Alliance pour un an, assistée par un nombre maximum de trois régions coprésidentes qui sont également responsables de l'un des dossiers de travail thématiques (voir le point 2.1). La désignation de la région qui exercera la présidence suivante ainsi que des futures régions coprésidentes s'effectue à l'occasion de chaque «Conférence annuelle de l'Alliance des régions de production de véhicules automobiles» (voir le point 1.2), sur la base des discussions tenues en amont de celle-ci au sein du «groupe de sherpas» (voir ci-dessous).

La région présidente, en sa qualité d'hôte, prépare la réunion annuelle tenue sous son égide en collaboration avec le secrétariat de la commission COTER du CdR et en coordination étroite avec le groupe de sherpas et l'intergroupe «Industrie automobile» du CdR (CoRAI), ou avec le groupe de réflexion du CoRAI (parfois de manière concomitante avec le groupe de sherpas). La présidence assure la représentation politique de l'Alliance.

Un «groupe de sherpas», composé de représentants des bureaux des régions membres de l'Alliance à Bruxelles, du secrétariat de la commission COTER du CdR et du secrétariat du CoRAI, se réunira régulièrement (au moins trois fois par an) à Bruxelles et/ou par visioconférence. Le groupe de sherpas est chargé de proposer les activités de l'Alliance, de mettre à jour le programme de travail à court terme et de préparer les futurs programmes de travail.

Un «secrétariat technique» sera géré par le CdR, avec l'aide du groupe de sherpas. Le secrétariat technique assurera la maintenance du site web de l'Alliance et servira de premier

point de contact pour les régions et les autres parties prenantes. Il consultera le groupe de sherpas sur toute question importante relative aux thèmes traités par l'Alliance.

## **1.2 Conférence annuelle de l'Alliance des régions de production de véhicules automobiles**

L'Alliance se réunira une fois par an à l'occasion de la «Conférence annuelle de l'Alliance des régions de production de véhicules automobiles», organisée par la région qui exerce la présidence. Le passage de témoin de la présidence s'effectue lors de cette conférence annuelle (voir le point 1.1).

En sa qualité d'hôte, la région présidente préparera la réunion annuelle se tenant sous son égide en collaboration avec le secrétariat technique et en coordination étroite avec l'intergroupe «Industrie automobile» du CdR (CoRAI). Le groupe de sherpas, en coopération étroite avec le groupe de réflexion du CoRAI (parfois de manière concomitante), constituera le bras opérationnel.

Concernant le partage des éventuels coûts occasionnés par la réunion annuelle entre le CdR et la région hôte, une proposition sera soumise en temps utile à la commission compétente du CdR et à son bureau pour arrêter une décision définitive.

## **1.3 Réunions pour approfondir les discussions et tisser des réseaux**

Une fois par an, un débat politique de l'Alliance devrait se tenir dans le cadre d'une réunion du CdR à Bruxelles. L'objectif de ce débat est de présenter aux institutions de l'UE le point de vue des régions sur la transformation du secteur automobile. Des représentants des autres institutions de l'UE seront invités à prendre part aux débats.

D'autres réunions (virtuelles) peuvent se tenir sous la même présidence, la coprésidence ou la présidence du CoRAI. Les réunions du groupe de sherpas devraient servir à approfondir les thèmes abordés et tisser des réseaux entre les acteurs. L'une des réunions régulières de l'intergroupe «Industrie automobile» du CdR (CoRAI) devrait être mise à profit à cette fin. Les membres de l'Alliance qui ne sont pas (encore) représentés au sein du CoRAI devraient être invités à participer en tant qu'invités. Si possible, ces réunions conjointes avec le CoRAI devraient être organisées virtuellement.

Le secrétariat technique est chargé à cette fin de créer le site web de l'Alliance et d'en assurer la maintenance, et de vérifier la possibilité d'organiser des réunions virtuelles ou à tout le moins hybrides.

## **1.4 Actions politiques des membres de l'Alliance**

Les membres de l'Alliance des régions de production de véhicules automobiles informent les membres du CdR titulaires d'un mandat politique dans leur territoire au sujet des activités de l'Alliance et les encouragent à rejoindre l'intergroupe «Industrie automobile» du CdR. L'intergroupe «Industrie automobile» du CdR (CoRAI) est lui-même membre de l'Alliance.

L'Alliance agit collectivement lors de ses réunions de travail annuelles et adresse ses demandes et propositions aux institutions de l'UE. Les membres de l'Alliance plaident eux-mêmes en toutes circonstances en faveur des objectifs stratégiques liés à une transformation juste, équitable et fructueuse dans l'industrie automobile, de même qu'ils entretiennent un dialogue actif avec leurs États membres et le CdR. Ils font œuvre de sensibilisation dans les délégations nationales du CdR et auprès des députés au Parlement européen de leur région et de leurs exécutifs nationaux et régionaux.

L'Alliance et ses membres portent constamment les dossiers traités par celle-ci à la connaissance de la Commission européenne, des commissaires compétents et des directions générales concernées. L'alliance devrait par ailleurs être associée en tant que partie prenante aux différents formats du dialogue continu que la Commission européenne mène sur les processus de transformation (par exemple le parcours de transition).

La présidence de l'Alliance, en coopération avec le groupe de sherpas, coordonne les régions membres et appuie les actions politiques pour entretenir le dialogue et communiquer la position commune de l'Alliance aux institutions européennes, et elle contribue à y sensibiliser les délégations nationales du CdR, les députés au Parlement européen des régions membres et leurs exécutifs nationaux et régionaux.

## **2. Programme de travail à court terme**

L'Alliance des régions de production de véhicules automobiles entend garantir que la transformation durable du transport routier et du secteur automobile dans l'UE ne laisse aucune région de côté. Elle contribuera à la discussion sur la mise en place d'un mécanisme européen de soutien à une transition juste, équitable et fructueuse pour les régions européennes abritant une industrie automobile et équipementière.

L'Alliance distingue des perspectives prometteuses dans le rapport que le Parlement européen a consacré au 8<sup>e</sup> rapport sur la cohésion, avec la création d'une nouvelle version du Fonds pour une transition juste (FTJ II), au périmètre d'intervention étendu et auquel les régions en transition devraient pouvoir prétendre.

## 2.1 Dossiers de travail thématiques de l'Alliance pour la période 2023-2024

Sur la base du programme de travail annuel de la Commission et des exigences relatives à une nouvelle mobilité afin d'atteindre les objectifs climatiques de l'UE et d'opérer la conversion requise du parc de véhicules et de l'industrie automobile, l'Alliance entend mettre en avant les thèmes ci-après en 2023 et 2024. Si de nouvelles évolutions touchant le secteur et concernant cet aspect rendent nécessaire une adaptation, ce point devrait être débattu au sein du groupe de travail des sherpas et présenté à la présidence. Les dossiers de travail thématiques sont révisés deux fois par an.

### 2.1.1 Évaluation de l'impact régional de la transformation de l'industrie automobile et équipementière

Il y a lieu d'évaluer l'impact régional des processus de changement et de transformation dans l'industrie automobile afin de créer une base de données robustes et significatives. Tel devrait être le point de départ du cadre pour une transition juste, avec notamment une cartographie détaillée de l'impact sur la croissance et l'emploi au niveau régional et moyennant le partage des travaux de recherche déjà effectués dans certaines régions<sup>1</sup>.

Ce ne sont pas seulement les conceptions de la mobilité et les moyens de transport qui doivent devenir durables, mais aussi les procédés de production. L'objectif «zéro émission» se rapporte donc également à la production et à l'intégralité du cycle de vie des véhicules. Des investissements sont nécessaires à cet effet pour préserver et, si possible, améliorer la compétitivité des équipementiers et des fournisseurs en Europe. Le rôle de la logistique dans la chaîne d'approvisionnement liée à la transformation industrielle qu'impliquent les nouvelles solutions technologiques est lui aussi primordial.

### 2.1.2 Compétences et main-d'œuvre (équipementiers et fournisseurs)

Il convient de soutenir la reconversion et le perfectionnement professionnels de la main-d'œuvre régionale pour éviter des destructions de postes dans nos régions et accompagner la transition vers de nouveaux emplois, en lien étroit avec le «pacte pour les compétences» («Alliance pour les compétences dans l'automobile»). L'éducation et la formation jouent un rôle important pour réussir à gérer les changements dans les régions, car le monde du travail dans l'industrie automobile évolue en permanence et de manière durable.

---

<sup>1</sup> Une étude commandée par le CdR en 2023 pourrait constituer le point de départ de cette démarche.

### 2.1.3 Déploiement d'infrastructures, recherche et développement

La transition vers une mobilité neutre pour le climat requiert non seulement de nouveaux systèmes de propulsion et de nouvelles voitures, mais aussi le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs. Il convient de développer un solide cadre de recherche pour la transformation industrielle et l'innovation dans la filière automobile européenne (en lien aussi avec les véhicules connectés et autonomes, les carburants alternatifs, etc), en renforçant par ailleurs la résilience de la chaîne d'approvisionnement en ce qui concerne les matières premières stratégiques et critiques.

De nouvelles voitures et une nouvelle ère pour la mobilité passent par la recherche et le développement pour faire émerger des innovations techniques. Les chantiers à mener sont notamment ceux des constructions légères, de l'efficacité, des nouvelles formes de propulsion et des nouveaux carburants, de l'économie circulaire et d'une nouvelle conception écologique des produits.

L'un des objectifs dans ce domaine doit être d'engager un dialogue avec les différents niveaux des pouvoirs publics locaux pour gérer les transitions, afin d'éviter que les politiques décidées ne pénalisent lourdement le secteur automobile.

---