

Industrial Accelerator Act : un « Made in Europe » très insuffisant pour les équipementiers et fournisseurs automobiles

Le 6 mars 2026 - La Commission européenne a présenté, ce 4 mars, sa proposition de règlement sur l'accélération industrielle (Industrial Accelerator Act - IAA), visant à porter la part du secteur manufacturier dans le PIB de l'UE de 14,3 % à 20 % d'ici 2035. Ce texte qui consacre l'entrée du « Made in Europe » dans la législation européenne constitue une évolution importante de la doctrine industrielle européenne, ce que les organisations du CLIFA saluent. Toutefois, ce projet demeure largement insuffisant pour répondre à l'enjeu de préservation de la valeur ajoutée et de l'emploi en Europe.

Un changement de doctrine bienvenu

Le CLIFA salue plusieurs avancées dans le projet d'IAA :

- L'introduction du **principe de préférence européenne** dans l'automobile marque un tournant attendu de longue date. Le texte conditionne l'accès aux marchés publics et aux dispositifs de soutien public à une exigence de contenu local, et définit pour la première fois un véhicule européen : assemblé dans l'UE, avec au moins 70 % de composants d'origine européenne (hors batteries), et des batteries intégrant au moins trois composants principaux produits dans l'UE, dont les cellules.
- Le texte retient **les règles douanières européennes en vigueur pour déterminer l'origine des produits**.
- Le **renforcement de l'encadrement des investissements étrangers** dans les secteurs stratégiques, notamment les batteries et leur chaîne de valeur, les véhicules électriques et les hybrides rechargeables mais également l'extraction, le traitement et le recyclage des matières premières critiques.

Le périmètre retenu vide en grande partie le texte de sa substance :

- **Seuls les véhicules électriques et hybrides rechargeables sont concernés, soit moins d'un tiers du marché actuel.** En excluant les véhicules thermiques et hybrides non rechargeables, le texte prive la mesure de l'essentiel de sa portée industrielle. Ces motorisations représentent pourtant encore la grande majorité de l'activité et de l'emploi chez les équipementiers et font déjà l'objet d'une concurrence exacerbée. En outre la notion de préférence européenne est encore plus limitée dans le cadre de la révision du règlement CO₂ déjà annoncée, celle-ci étant limitée aux seuls petits véhicules électriques (M1E) inférieurs à 4m20.
- **En ouvrant le « Made in Europe » aux pays tiers** qui ont signé certains accords avec l'UE (libre-échange, union douanière, accord sur les marchés publics), **la Commission en affaiblie grandement la portée.** La Commission pourrait exclure certains partenaires, par exemple en cas d'absence de réciprocité, mais ce ne sera ni automatique ni immédiat. Même les acteurs originaires de pays n'ayant pas d'accord de ce type avec l'UE devraient pouvoir assez facilement contourner le dispositif.

Pour le CLIFA, le texte doit être amendé pour protéger réellement l'empreinte industrielle en Europe

Les derniers chiffres publiés par la FIEV en février 2026 confirment l'urgence d'agir : près de 40% des équipementiers affichent un résultat d'exploitation négatif, 45% ont supprimé des emplois en France au cours des douze derniers mois, et 74% anticipent une réduction de leurs capacités de production en Europe dans les cinq prochaines années.

Face à cette réalité, le CLIFA appelle le Parlement et le Conseil européens à réviser le texte sur deux points essentiels :

- Étendre la préférence européenne à l'ensemble des véhicules, quelle que soit leur motorisation, pour sécuriser l'intégralité de la chaîne de valeur et des emplois (y compris ceux des secteurs connexes) ;
- Limiter le périmètre du « Made in Europe » aux 27 États membres de l'UE, afin de garantir l'efficacité du dispositif et d'éviter tout risque de contournement.

Le CLIFA rappelle également que si le principe de préférence européenne est nécessaire, il n'est pas suffisant : il est impératif d'adopter sans attendre une politique de compétitivité industrielle forte en France et en Europe.

« Pour la première fois, l'Europe inscrit la préférence européenne dans sa législation. Nous l'appelions de nos vœux et c'est une avancée que nous saluons. Nous ne pouvons toutefois pas nous satisfaire d'un dispositif largement vidé de sa substance dans la mesure où il ne couvre qu'un tiers du marché automobile, en ciblant uniquement les véhicules électriques et hybrides rechargeables, et qui intègre des pays tiers au périmètre du "Made in Europe". Alors que 40% de nos équipementiers sont "dans le rouge" et que 74% anticipent un recul de leur production en Europe, le travail législatif qui s'ouvre doit permettre de corriger la copie pour assurer la sécurisation de la valeur ajoutée et de l'emploi en Europe », déclarent conjointement les organisations membres du CLIFA.

A propos du Comité de Liaison des Industries Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA) : Le Comité de Liaison des Industries Fournisseurs de l'Automobile ("CLIFA") est une structure informelle d'échanges, de réflexions et d'études sur des sujets qualifiés "d'intérêt commun" par ses membres. Il réunit 6 organisations professionnelles : la Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules (FIEV), la Fédération Française de Carrosserie (FFC), la Fédération des Industries Mécaniques (FIM), la Fédération Forge Fonderie, le Groupement Plasturgie Automobile (GPA) et elanova le syndicat national de la filière caoutchouc.
