

Industrial Accelerator Act : le CLIFA formule 7 recommandations pour renforcer la proposition européenne

Le 28 mai 2026 – À l'occasion de la publication d'une nouvelle étude du GERPISA, le CLIFA alerte : en l'état, le texte originel de l'Industrial Accelerator Act ne protégerait qu'un quart de la chaîne d'approvisionnement automobile européenne et laisserait les trois quarts de la chaîne d'approvisionnement sans protection face à la concurrence chinoise. Afin de conditionner tous les financements publics et bénéfiques de toutes les politiques publiques au respect du contenu local pour soutenir effectivement l'emploi et la production sur le territoire européen, et éviter une perte commerciale estimée entre 80 et 144 milliards d'euros d'ici 2030, les six organisations françaises représentant les équipementiers et fournisseurs automobiles portent sept amendements afin que l'IAA soit un véritable instrument de souveraineté industrielle européenne.

Un IAA insuffisant face à l'ampleur du défi chinois

Le 4 mars 2026, la Commission européenne a proposé d'introduire pour la première fois le principe de préférence européenne dans la législation de l'UE. Les membres du CLIFA ont salué cette avancée attendue de longue date, tout en alertant aussitôt sur les lacunes majeures d'un texte largement insuffisant : un périmètre limité aux seuls véhicules électriques et hybrides rechargeables et une définition du « Made in Europe » élargie aux pays tiers qui en vide la substance.

La nouvelle analyse du GERPISA, menée par Tommaso Pardi (CNRS-IDHES, ENS Paris-Saclay), confirme et quantifie ce diagnostic. **Dans sa version actuelle, l'IAA ne couvre que 25 % de l'achat de pièces automobiles dans l'Union européenne, soit 78 milliards d'euros sur les 297 milliards d'euros approvisionnés pour la production de véhicules légersⁱ.** Les trois quarts de la chaîne d'approvisionnement resteraient donc sans protection.

Jusqu'à 144 milliards d'euros de pertes commerciales d'ici 2030

Le rapport chiffre également le coût potentiel d'un texte maintenu en l'état. Avec l'IAA tel qu'il est proposé, c'est-à-dire insuffisant pour constituer un véritable filet de sécurité, la perte commerciale pour l'UE pourrait atteindre 80 à 144 milliards d'euros d'ici 2030 (20 à 36 % de parts de marché). À l'inverse, un IAA renforcé selon les sept propositions du CLIFA permettrait de contenir cette perte entre 16 et 32 milliards d'euros (soit 5 à 8 % de parts de marché).ⁱⁱ

En effet, la concurrence chinoise est aujourd'hui d'une ampleur sans précédent : la Chine est forte d'une capacité de production automobile disponible de 28 millions de véhicules (plus du double du marché européen), avec un taux d'utilisation de seulement 50 %ⁱⁱⁱ. Les entreprises européennes n'ont aucune chance face à cette concurrence qui propose, pour des produits de qualité équivalente, des tarifs 30 à 40 % inférieurs à leurs meilleurs prix^{iv}. **Sans filet de protection, aucun fournisseur européen ne peut durablement résister à un tel écart.**

C'est dans ce contexte que le GERPISA pointe une fragilité intrinsèque du texte : en cherchant à concilier trois approches incompatibles, « Made in EU », « Made with China » et « Made with Europe », la Commission a produit un compromis incapable d'atteindre l'objectif visé. Alors que pour le CLIFA, seule une véritable approche « Made in EU » permettra de répondre au défi chinois. Un compromis a minima sera sans effet.

7 amendements afin que l'IAA soit un véritable outil de souveraineté industrielle

Sur la base de cette analyse, le CLIFA appelle le Parlement européen à renforcer l'Industrial Accelerator Act en adoptant sept amendements indispensables :

1. **Adopter une approche « Made in EU »**, c'est à dire limiter le label aux 27 États membres.

2. **Inclure les véhicules ICE et HEV** (pas seulement BEV et PHEV) sans quoi, eu égard aux conditions de production des véhicules, aucune technologie n'est réellement protégée.
3. **Relever le seuil de contenu local de 70 % à 80 % pour les véhicules**, seul niveau constituant un véritable filet de sécurité.
4. **Créer un label « Made in EU » pour les pièces avec une exigence moyenne de 70 %, déclinée et ajustée par catégorie, en fonction des réalités industrielles.** Les fournisseurs de rang 2 sont aujourd'hui entièrement exclus du dispositif.
5. **Séparer le filet de sécurité (80 % pour véhicules, 70 % pour pièces) des objectifs progressifs pour les batteries**, afin de ne pas confondre protection de l'existant et structuration des filières émergentes.
6. **Rendre les critères M1E cumulatifs** : les exigences de contenu local (80 %) et les critères batteries doivent être cumulativement respectés.
7. **Renforcer les règles de contrôle des IDE chinois** : étendre le dispositif à l'ensemble du secteur automobile ; abaisser le seuil de notification à 50 millions d'euros pour couvrir les PME ; exiger 5 des 6 conditions de validation (contre 4 actuellement) ; aligner l'exigence de contenu local sur le niveau « Made in EU » (80 %).

« Pour la première fois, l'Europe envisage d'inscrire la préférence européenne dans sa législation. C'est un projet essentiel que nous appelons de nos vœux. Mais une préférence européenne effective ne peut pas se contenter de demi-mesures : un texte qui laisse sans protection les trois quarts du commerce de pièces automobiles en Europe, c'est un texte qui avalise la désindustrialisation silencieuse qu'il est, au contraire impérieux d'empêcher. Mettre fin à l'expansion chinoise est, en 2026, la condition sine qua non de la survie à court terme de notre secteur. L'IAA, dans sa version actuelle, n'est pas à la hauteur de cette impératif absolu. Les sept amendements que nous défendons constituent la voie minimale pour y répondre. Le travail législatif qui s'ouvre doit transformer ce texte en véritable réponse à l'urgence. » déclarent conjointement les organisations membres du CLIFA.

Pour décrypter ce nouveau rapport du GERPISA, revenir plus en détails sur les amendements proposés et répondre à toutes vos questions, les membres du CLIFA vous convient à une conférence de presse :

**le 11 juin à 14h30
dans les locaux de la FIEV
au 2 rue de Presbourg, 75008 Paris.**

**En présence des représentants des 6 membres du CLIFA
et de Tommaso Pardi.**

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, syndicat national du caoutchouc et des polymères, représentatif de la filière caoutchouc, s'exprimant dans ce cadre exclusivement au titre du segment des caoutchoucs industriels.

-
- ⁱ Rapport Gerpisa n°45, mai 2026, page 77.
- ⁱⁱ Rapport Gerpisa n°45, mai 2026, page 9.
- ⁱⁱⁱ Rapport Gerpisa n°45, mai 2026, page 12.
- ^{iv} Rapport Gerpisa n°45, mai 2026, page 9.