

Complément d'analyse IAA / rappel des positions prioritaires du CLIFA

Le 17 juillet 2026

- **Le « Made in Europe » doit assurer la protection du tissu des fournisseurs européens**

Le CLIFA prend acte de l'intention déclarée de Stellantis, Renault et Volkswagen de protéger la filière automobile en « responsabilité » et « engagement envers l'Europe » par un « Made in Europe » efficace dans « l'UE des 27 ». **Cependant, le mécanisme qu'ils proposent à cette fin et qui élargit la base de calcul du contenu local ne permettrait pas, en réalité, la protection de l'empreinte des fournisseurs.**

Pour atteindre la protection souhaitée, l'exigence d'un contenu minimal de 70 % en composants d'origine européenne ne peut être diluée par son élargissement à la valeur ajoutée des constructeurs, intégrant l'assemblage et la R&D. Cette approche, sans augmenter le seuil minimal, revient à réduire significativement la part d'approvisionnement en composants européens en ramenant le contenu local sur les pièces de 70 % à 55-50 % (soit une réduction de 14 % à 22 %). Elle laisserait ainsi toute latitude aux constructeurs pour accroître l'approvisionnement en pièces extra-européennes, viderait de son sens la protection recherchée du tissu européen des fournisseurs et permettrait d'exclure de l'exigence de contenu local une part significative de la création de valeur et des emplois de l'industrie automobile que représente la production européenne de composants.

C'est pourquoi le CLIFA demande la mise en place d'un IAA protégeant la production actuelle de composants par les fournisseurs européens, notamment en :

- **Relevant le seuil de contenu local de 70 % à 80 % pour les véhicules**, seul niveau constituant un véritable filet de sécurité ;
- **Séparant strictement 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.

Dans la même logique, le seuil de 85 % de la flexibilité accordée par l'IAA aux constructeurs pour le calcul du contenu local par flotte (« Fleet booster ») ne doit pas être abaissé. La flexibilité doit rester ainsi limitée dans la logique d'un véritable « Made in Europe » (l'abaissement du seuil de flexibilité à 70 % réduirait de facto encore l'exigence de contenu local européen à 40-35 %).

- **Un « Made in Europe » dans l'Europe des 27**

Le CLIFA soutient l'émergence d'un consensus en faveur d'un « Made in Europe » des 27 et participe de toutes les initiatives en ce sens : seul garant de l'objectif de souveraineté industrielle européenne. Pour être opérant, ce principe fondamental doit s'appliquer pleinement et ne pas ouvrir la porte à des pays tiers « passerelles » pour des chaînes de valeur chinoises, ce qui irait à l'encontre de l'objectif de protection du tissu des fournisseurs européens et de notre souveraineté.

- Inclure l'ensemble des motorisations (selon le principe de la neutralité technologique), y compris les véhicules ICE et HEV

Le CLIFA défend l'**inclusion des véhicules thermiques, ICE, et hybrides, HEV, dans le champ de l'IAA**, et non uniquement les BEV et PHEV. En effet, la plupart des fabricants de pièces et composants pour les BEV et les PHEVs approvisionnent aussi les HEV et ICE et dépendent actuellement de ces marchés pour continuer à produire. Or, s'ils perdent ces marchés à l'avantage de producteurs chinois, ils ne seront plus en mesure d'approvisionner les BEVs et PHEVs, aggravant la menace sur leur survie.

- Renforcer les règles de contrôle des IDE chinois

Le **contrôle des IDE chinois prévu par l'IAA devrait inclure l'ensemble du secteur automobile** ; il devrait s'appliquer au-delà d'un seuil plus bas (au plus égal à 50 millions d'euros) afin d'inclure également les petites et moyennes entreprises de la chaîne d'approvisionnement ; **il devrait exiger au moins cinq des six conditions proposées pour valider l'investissement ; et il devrait aligner l'exigence de contenu local sur ce qui est proposé pour le label « Made in EU »** (80 % – ce qui correspondait également à l'exigence de contenu local imposée par l'UE aux investisseurs japonais dans les années 1990).

- Des règles d'origine préférentielles et des certificats d'origine déjà usités et auditaibles

Les règles d'origine préférentielles et les certificats d'origine existent déjà et sont même exigés par les constructeurs dans leurs contrats avec les fournisseurs. Elles sont simples, utilisées par les industriels et auditaibles. En revanche, la valeur ajoutée des constructeurs ne pouvant pas être auditée sur la base de critères objectifs, alors son intégration au contenu local rendrait en réalité inextricable l'appréciation du seuil retenu.

>> À ce stade décisif des discussions, le CLIFA appelle le Parlement européen, le Conseil et les parties prenantes à donner à l'IAA et à la définition du « Made in Europe » toute sa portée pour protéger la production des composants en Europe. À l'inverse, tout assouplissement de cette ambition favoriserait la poursuite des importations et la délocalisation de la production en dehors du territoire européen.

« Nous appelons les constructeurs et les pouvoirs publics nationaux et de l'Union européenne à engager une démarche forte et résolue en vue d'assurer la pérennité de la filière et de la chaîne de valeur. Il s'agit d'une condition indispensable à la préservation de l'industrie automobile européenne (et au-delà de son industrie globale). Les fournisseurs n'ont cessé d'être exigeants et de montrer leur capacité à demeurer compétitifs aux côtés des constructeurs. L'IAA doit protéger l'empreinte industrielle des constructeurs mais également celle des fournisseurs. », déclarent conjointement les organisations membres du CLIFA.

Pour rappel, le CLIFA réunit six organisations professionnelles représentant les fournisseurs et équipementiers automobiles : 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 au titre du segment des caoutchoucs industriels.