



ROLE (BRENT)

62,72 \$
0,1277 %

56,434 | USD/CHF 0,805

Automobile Made in Europe : le fossé se creuse entre constructeurs et équipementiers // PP. 18-19



Made in Europe : le fossé se creuse entre constructeurs automobiles et équipementiers

AUTOMOBILE

L'industrie se divise sur la proportion de pièces fabriquées en Europe que les constructeurs devront acheter.

Guillaume Guichard
et Lionel Steinmann

Instaurer des avantages pour les voitures qui contiennent une forte proportion de pièces produites en Europe : officiellement, tout le monde en France est pour. La journée de la filière automobile, organisée le 4 novembre dernier, a été l'occasion d'acter le soutien de Renault et Stellantis à cette revendication initialement portée par les équipementiers. Si une telle clause n'est pas instituée, « toute une partie du tissu industriel sera balayée », a prophétisé le président de la PFA Luc Chatel à la tribune. Les dernières semaines ont toutefois fissuré

cette unité de façade. Pour instaurer concrètement cette clause de contenu local, les deux constructeurs ont présenté des propositions qui sont aux antipodes des positions défendues par Valeo ou Forvia. « Un consensus commençait à se dessiner, et on en était à discuter du niveau des curseurs, se désolent une source. Là, tout est remis en question. »

Le comité stratégique de filière qui s'est tenu mercredi à la PFA n'a pu que constater les désaccords franco-français sur ce sujet. Et comme il faut aussi convaincre les constructeurs allemands, encore plus réticents, les annonces promises pour le 10 décembre par Bruxelles pourraient être décalées, redoutent certains.

Eviter des délocalisations

A l'origine du concept, on trouve le PDG de Valeo, Christophe Périllat. A l'automne 2024, le patron de l'équipementier saisit l'occasion du Mondial de l'automobile pour

proposer d'instaurer un contenu local minimal pour les véhicules. Au printemps, la proposition est étoffée par un travail en profondeur du Gerpisa, le réseau universitaire international de l'automobile.

L'Etat français reprend à son compte le concept et décide d'en faire un axe stratégique de négociation à la rentrée de septembre, afin de l'intégrer aux discussions sur l'interdiction de vente des véhicules thermiques neufs en 2035. « Nous ne voulons pas que la transition se traduise par des délocalisations, martèle-t-on dans l'entourage du ministre délégué à l'Industrie, Sébastien Martin. Il nous faut donc instaurer un niveau de contenu européen sur les véhicules électriques au moins aussi élevé que celui observé actuellement pour les véhicules thermiques. »

Une fois le principe établi, encore faut-il s'accorder sur les curseurs. Quel seuil faut-il viser ? Les équipementiers, se fondant sur les travaux

du Gerpisa, poussent pour un niveau de contenu « fabriqué en Europe » égal ou supérieur à 75 % de la valeur ajoutée d'un véhicule, le seuil observé actuellement pour les voitures thermiques. « Si le contenu européen qui est mis en place n'est pas à ce niveau, alors il y aura des délocalisations », insistait la semaine dernière encore Christophe Périllat. En l'occurrence en Chine, où les acteurs locaux voient leurs investissements en capital payés par des subventions.

En plus du seuil minimal, plaide Paris, s'ajouteraient des équipements clés « made in Europe ». Il s'agit de soutenir les investissements dans des filières naissantes et stratégiques sur le Vieux Continent. En l'occurrence la batterie, qui compte pour 30 à 40 % de la voiture, l'électronique, qui comporte des enjeux de souveraineté via les logiciels, et le moteur électrique. Ces critères supplémentaires pourraient être progressivement mis en place puis renforcés, afin de tenir compte du rythme de développement de ces nouvelles chaînes de valeur.

« Pilotage des ventes »

L'obtention du label de contenu local permettrait de déclencher des avantages, pour inciter les constructeurs à jouer le jeu, plutôt que de pénaliser ceux qui ne le font pas. Le gouvernement français propose ainsi d'accorder davantage de crédits CO₂ aux véhicules qui respectent le cahier des charges du made in Europe. Les défenseurs de ce système mettent en avant qu'ils

n'inventent rien. L'accord USMCA entre les Etats-Unis, le Canada et le Mexique, prévoyait, avant que Donald Trump ne le dynamite avec ses droits de douane massifs, un seuil minimal de contenu local fixé à 75 % de la valeur ajoutée d'un véhicule pour qu'il échappe aux barrières tarifaires.

Les constructeurs ne sont toutefois pas du tout sur la même longueur d'onde. Renault a présenté sa position début octobre, et Stellantis a fait de même il y a quelques jours, en s'associant pour l'occasion avec Volkswagen.

Le groupe au Losange propose de retenir un seuil de 60 % de la valeur ajoutée du véhicule pour les pièces fabriquées en Europe, loin des 75 % demandés par les équipementiers. De surcroît, le calcul ne se ferait pas par modèle, mais sur l'ensemble des voitures vendues en Europe par le constructeur.

Renault rejoint là Stellantis et Volkswagen, qui souhaiteraient eux aussi un comptage au niveau de l'ensemble de la production. « Ce mode de calcul réduirait considérablement l'impact de la mesure, redoute Jean-Philippe Hermine, directeur de l'Institut mobilités en transition. Il ferait reposer l'obtention du label sur le pilotage des ventes au niveau européen, au lieu d'imposer une réflexion dès l'ingénierie et la conception du véhicule. » « C'est le principal point d'achoppement », confirme une source gouvernementale.

Il y en a pourtant un autre : Stellantis et Volkswagen proposent que

le label « fabriqué en Europe » soit acquis lorsque 80 % des véhicules sont « assemblés » sur le continent. L'origine des pièces n'entrerait plus en ligne de compte.

La crainte d'une « usine à gaz »

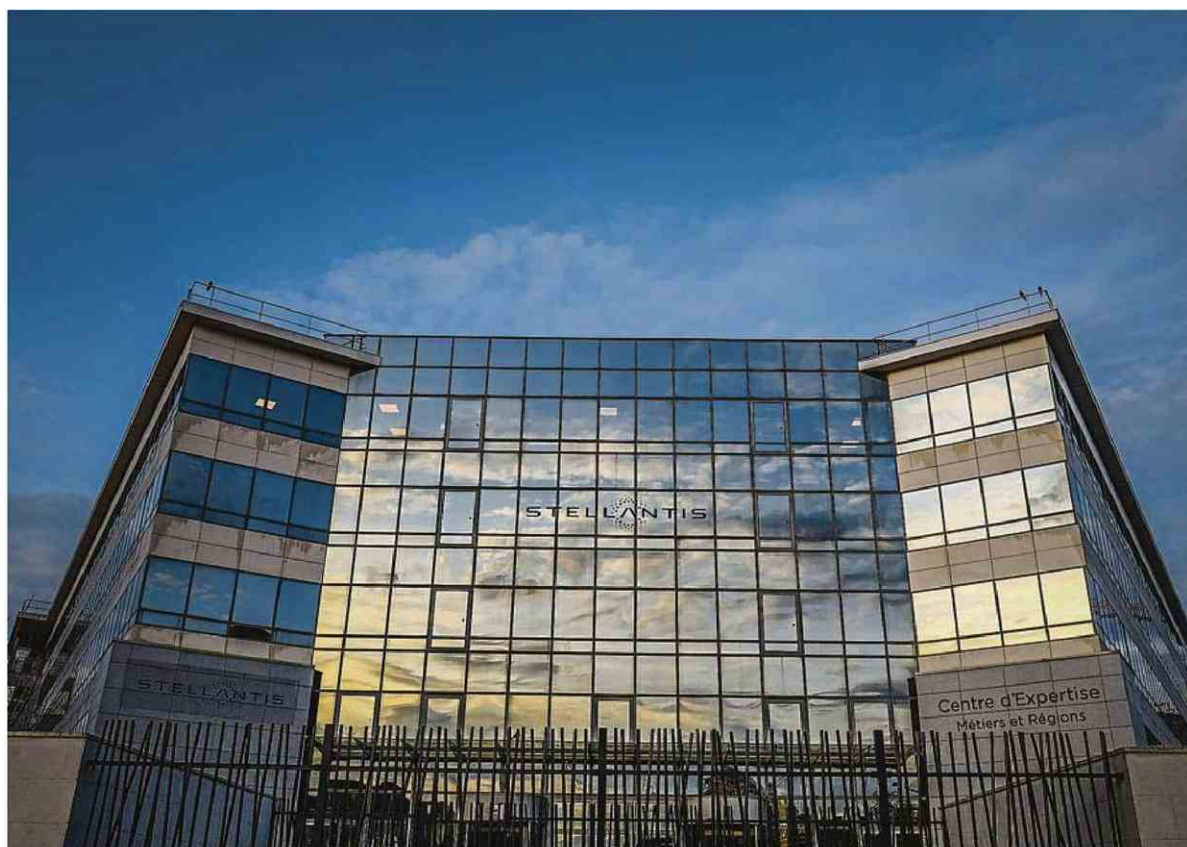
Renault est proche de cette ligne : le constructeur estime que le critère pour définir l'origine européenne de la pièce doit être la dernière transformation industrielle, et non la dernière transformation substantielle, méthode douanière habituellement retenue. « Sinon, cela se transformerait en usine à gaz pour nos fournisseurs », plaide-t-on chez le constructeur. Mais cela n'écarte pas le risque d'importer des pièces chinoises et de les « transformer » a minima en les assemblant. Les équipementiers, eux, se disent toujours aussi déterminés. « Les constructeurs sont libres de se fournir où ils veulent, assène Jean-Louis Pech, le président de la FIEV. Mais il faut réserver l'argent des contribuables européens, qui sert à financer les aides publiques, à ceux qui préservent le tissu industriel ». ■

L'obtention du label permettrait de déclencher des avantages, pour inciter les constructeurs à jouer le jeu





Un ouvrier sur une chaîne d'assemblage, montage de Renault 5 électrique. Photo Franck Crusiaux/RÉA



Stellantis s'est engagé à assurer « un avenir industriel » à son dernier site de production francilien.

Photo Laurent Grandguillot/RÉA

