



IDÉES

Automobile : l'erreur de calcul qui condamne l'Europe

Tribune collective

La Chine mène une concurrence offensive sur l'ensemble de l'industrie automobile européenne. Si, pour la première fois en 2025, la balance commerciale des voitures neuves avec ce pays est devenue négative, la situation se détériore encore plus vite pour les pièces automobiles, compte tenu de la sinisation croissante du sourcing des constructeurs.

Nous comprenons et partageons le besoin des constructeurs européens de réduire leurs coûts de production. En revanche, si le dé-sourcing de leurs fournisseurs historiques au profit de fournisseurs chinois améliore leurs marges à court terme, cela entraîne la disparition progressive de l'ensemble de la chaîne de valeur européenne, y compris de l'ingénierie. Or, les équipementiers et fournisseurs européens ont prouvé leur capacité d'adaptation et d'innovation. Ils font partie des acteurs les plus productifs et innovants au monde, et sont à l'origine de nombreux progrès.

Voilà l'erreur de calcul : optimiser le coût de production en affaiblissant l'ensemble du tissu industriel, qui est pourtant un modèle d'excellence. À terme, cela risque de briser irrémédiablement la colonne vertébrale de nos territoires et celle de notre souveraineté : destruction d'emplois, territoires dévitalisés, dépendance accrue mais aussi moins de capacité à financer l'éducation, la recherche et notre système social. Le contenu local que nous demandons – 80 %

pour les voitures et 70 % en moyenne pour les pièces – correspond aux niveaux actuels de production européenne. Ce filet de sécurité maintiendrait simplement les activités actuelles sans impact sur la compétitivité des constructeurs. Il empêcherait en revanche la poursuite du dé-sourcing au profit d'acteurs chinois massivement subventionnés*.

En parallèle, la balance commerciale automobile de l'Europe avec le reste du monde demeure positive*. Le problème n'est donc pas notre capacité à rivaliser, mais l'absence de protection face à des acteurs qui bénéficient d'un soutien sans faille de leurs gouvernements.

La préférence européenne n'est qu'une première étape

Aux États-Unis, l'État impose des exigences de contenu local strictes : résultat, les investissements ont explosé. La Chine, qui déploie des politiques de contenu local systématiques depuis 2012, est devenue le premier producteur mondial de véhicules électriques. Entre 2009 et 2024, 5.330 politiques de contenu local ont été mises en place dans 57 pays. L'Europe en compte moins de 1 %*. Le contenu local n'a pas détruit la compétitivité américaine ou chinoise, il y a contribué.

L'enjeu est en fin de donner les moyens et le temps nécessaires aux acteurs de la filière pour développer les innovations et produits du futur. Mais la préférence européenne n'est pas une baguette magique : elle est nécessaire, mais pas suffi-

sante. C'est pourquoi les constructeurs et équipementiers doivent mener un combat commun pour l'adoption de mesures visant à restaurer la compétitivité de la filière européenne globale et de la France en particulier : accès aux financements, coûts de l'énergie, coûts du travail, fiscalité, simplification administrative.

Les pouvoirs publics ne doivent pas être les fossoyeurs de l'industrie automobile. Le 28 janvier, la Commission européenne présentera son Règlement pour l'Accélération Industrielle. Celui-ci devra comprendre des mesures de contenu local européen ambitieuses et immédiates. À défaut, la production automobile continuera sa migration vers l'Asie.

Soit nous adoptons un contenu local réel couplé à des mesures de compétitivité ambitieuses pour jouer à armes égales avec la Chine, soit nous validons des demi-mesures qui accéléreront les délocalisations. L'Europe a inventé l'automobile. Elle ne doit pas devenir victime de sa réinvention.

* Rapport du Gerpisa, réseau international de l'automobile.

Jean-Louis Pech est président de la Fédération des industries des équipements pour véhicules.
Sylvain Broux est président du Comité de liaison des industries fournisseurs de l'automobile. Retrouvez la liste complète des signataires sur lesechos.fr/idees-debats

