

GERPISA



**RELEVER LE DEFIS CHINOIS
DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE :
LE PROJET DE LOI SUR L'ACCELERATION
INDUSTRIELLE EST-IL A LA HAUTEUR
DE LA TACHE ?**

Tommaso Pardi, CNRS - IDHES – ENS Paris-Saclay

ACTES DU GERPISA N°45

RÉSEAU INTERNATIONAL

mai 2026

Réseau international GERPISA
Groupe permanent d'étude et recherche permanent sur l'industrie et les salaires de l'automobile
École Normale Supérieure de Paris-Saclay
4 Avenue des Sciences, 91190 Gif-sur-Yvette
<https://gerpisa.org>

ACTES DU GERPISA

Directeur de publication : Tommaso PARDI

Comité de rédaction : Marc Alochét, Lourdes Alvarez, Bruce Belzowski, Vallejo Bertha, Antjie Blocker, Holger Bungsche, Giuseppe Giulio Calabrese, Juan Sebastian Carbonell, Jorge Carrillo, Elsie Charron, Alex Covarrubias, Anthony d'Costa, Gery Deffontaines, Guillaume Delautre, Boleslaw Domanski, Kristin Dziczek, Patrick Fridenson, Vincent Frigant, Takahiro Fujimoto, Francesco Garibaldo, Stéphane Heim, Bruno Jetin, Bernard Jullien, Ulrich Jurgens, Samuel Klebaner, Thomas Klier, Martin Krzywdzinski, Jesus F. Lampon, Yveline Lecler, Adriana Marotti de Mello, Roberto Marx, Lorenza Monaco, Antonio Moniz, Tommaso Pardi, Yannick Perez, Heike Proff, Sigfrido Ramirez, Margherita Russo, Mario Salerno, Martin Schroeder, Hiromi Shioji, Michael Smitka, Hua Wang.

Actes du Gerpisa
Réseau international
N° 45
Mai 2026

Relever le défi chinois
dans le secteur automobile
Le projet de loi sur l'accélération industrielle
est-il à la hauteur de la tâche ?

Table des matières

RESUME	6
CONTEXTE	6
LA TEMPETE PARFAITE	6
LE « DEFI CHINOIS »	6
POUR UNE POLITIQUE « MADE IN EU » EFFICACE	7
POURQUOI L'IAA N'EST PAS A LA HAUTEUR	7
PRINCIPALES RECOMMANDATIONS POUR L'AMENDEMENT DE L'IAA	8
UNE FEUILLE DE ROUTE « MADE IN EU » (2026-2030)	8
CONCLUSION	9
<u>INTRODUCTION : LA LOI SUR L'ACCELERATION INDUSTRIELLE EST-ELLE A LA HAUTEUR DE LA TACHE ?</u>	11
<u>1. LA TEMPETE PARFAITE : L'AVENIR DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EUROPEENNE EST MENACE</u>	17
1.1 POURQUOI LES EQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES ONT-ILS ETE TOUCHES PLUS TOT ET PLUS DUREMENT QUE LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES ?	18
LE DEFI DE L'ELECTRIFICATION DEVIENT UNE BATAILLE DIFFICILE	23
DE CRISE EN CRISE : LA VAGUE CHINOISE EST LA PROCHAINE	24
<u>2. LA GRANDE DIVERGENCE CHINOISE : DE L'ELDORADO AU ROULEAU COMPRESSEUR</u>	25
2.1. L'EUROPE EST DEVENUE LA PRINCIPALE DESTINATION MONDIALE DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES CHINOISES	28
2.2. AUTOMOBILES : LES DROITS DE DOUANE SUPPLEMENTAIRES NE SONT PAS ASSEZ ELEVES	32
LES GUERRES DES PRIX ET LA SURCAPACITE CHINOISES SONT DESORMAIS DIRECTEMENT EXPORTEES VERS L'UE	33
2.3. PIECES AUTOMOBILES : LA VAGUE CHINOISE PREND DE L'AMPLEUR	36
2.4. UN JEU A SOMME NULLE : POURQUOI LA CHAINE D'APPROVISIONNEMENT EUROPEENNE LUTTE POUR SA SURVIE	41
2.5. LES IDE CHINOIS DANS LA FABRICATION DE TECHNOLOGIES VERTES : UNE MENACE SUPPLEMENTAIRE	44
2.6. « IL EST MINUIT MOINS CINQ ! »	49
Actes du GERPISA	2
N°45 – mai 2026	

DE LA RECHERCHE D'EFFICACITE A LA PROTECTION DE LA SOUVERAINETE : COMMENT REALIGNER LES STRATEGIES DES ENTREPRISES SUR LES INTERETS EUROPEENS ?	49
3. POUR UNE POLITIQUE « MADE IN EU » EFFICACE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE	52
3.1. COMMENT DEFINIR LE CONTENU LOCAL EUROPEEN POUR LA PRODUCTION AUTOMOBILE ?	54
3.2. QUEL EST LE NIVEAU ACTUEL DE CONTENU LOCAL EUROPEEN DANS LA PRODUCTION AUTOMOBILE ?	57
3.3. LE « FILET DE SECURITE » DEVRAIT-IL EGALEMENT COUVRIR LA PRODUCTION DE PIECES AUTOMOBILES ?	61
3.4. LES BATTERIES DEVRAIENT-ELLES ETRE INCLUSES DANS LA POLITIQUE DE CONTENU LOCAL POUR LES VOITURES ET LES PIECES AUTOMOBILES ?	65
3.5. COMMENT METTRE EN ŒUVRE LE LABEL « MADE IN EUROPE » DE LA MANIERE LA PLUS EFFICACE TANT POUR LES REGULATEURS QUE POUR LES ENTREPRISES ?	67
4. L'IAA EST-IL A LA HAUTEUR DE LA TACHE ?	69
« MADE IN EUROPE » OU « MADE WITH CHINA » ?	69
RESPECTER OU NE PAS RESPECTER LES REGLES DE L'OMC ?	70
DU « MADE IN EUROPE » AU « MADE WITH EUROPE »	73
L'EUROPE DOIT SE PRONONCER	73
4.1. ÉTUDE D'IMPACT DE L'IAA PAR RAPPORT AU « DEFI CHINOIS » : CE QU'IL FAUT MODIFIER ET POURQUOI	75
EXIGENCES « MADE IN EU » POUR LES VEHICULES (CATEGORIES M ET N)	75
EXIGENCES « MADE IN EU » POUR LES PIECES AUTOMOBILES	77
LE CHAMP D'APPLICATION DE L'IAA	79
LE CONTROLE DES IDE CHINOIS	80
PAS A LA HAUTEUR DE LA TACHE : QUELLE SUITE ?	82
5. D'UN IAA AMBITIEUX A UNE REPOSE EFFICACE AU « DEFI CHINOIS » : UNE FEUILLE DE ROUTE « MADE IN EU » (2026-2030)	84
CONCLUSION	86
REFERENCES	88

Liste des tableaux et figures

TABLEAU 1. ANNONCES DE SUPPRESSIONS D'EMPLOIS CHEZ LES EQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES EUROPEENS PAR PAYS (2020-2025)	22
TABLEAU 2. PERTES D'EMPLOIS CHEZ LES EQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES EN FRANCE – ANNONCES DE SUPPRESSIONS D'EMPLOIS D'EUROFUND, PERTES D'EMPLOIS PERMANENTS DE L'ACOSS, REDUCTIONS DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS TEMPORAIRES DE L'INSEE (2020-2024)	23
TABLEAU 3 . DROITS DE DOUANE SUR LES VEHICULES A MOTEUR A COMBUSTION INTERNE (ICE) ET LES VEHICULES ELECTRIQUES A BATTERIE (BEV) CHINOIS.....	29
TABLEAU 4. EXPORTATIONS AUTOMOBILES CHINOISES PAR PRINCIPALES DESTINATIONS (2019-2024) – TOTAL, VOITURES NEUVES ET PIECES AUTOMOBILES EN VALEUR (EN MILLIARDS D'EUROS).....	31
TABLEAU 5 . PRODUCTION DE PIECES AUTOMOBILES, IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE CHINE ET EXPORTATIONS VERS LA CHINE (2021-2025).....	37
TABLEAU 6 . BALANCE COMMERCIALE DE L'UE AVEC LA CHINE POUR LES PIECES AUTOMOBILES (2014-2015)	38
TABLEAU 7. IDE CHINOIS DANS LA PRODUCTION DE BATTERIES.....	45
TABLEAU 8. IDE CHINOIS DANS LA PRODUCTION AUTOMOBILE (ANNONCES ET EN COURS DE NEGOCIATION)	45
TABLEAU 9. PART DES IMPORTATIONS HORS UE DE COMPOSANTS DE BATTERIES ET DE MATIERES PREMIERES/RAFFINEES (2024)	66

FIGURE 1. INDICE DE PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (UE-27) – CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES ET EQUIPEMENTIERS	17
FIGURE 2. VENTES DE VOITURES NEUVES PAR TYPE D'ENERGIE (UE-27) 2019-2025	18
FIGURE 3. INFLATION MENSUELLE DES PRIX DES VOITURES NEUVES (BASE 100 – 12/2016)	18
FIGURE 4. VOLUMES DE PRODUCTION AUTOMOBILE PAR TYPE D'ENERGIE (UE-27)	19
FIGURE 5. EBIT ANNUEL ET MARGE OPERATIONNELLE DES GROUPES AUTOMOBILES EUROPEENS (2019-2024)	20
FIGURE 6. ENQUETE SUR LA RENTABILITE DE L'INDUSTRIE DE LA SOUS-TRAITANCE AUTOMOBILE (2019-2025)	21
FIGURE 7. ANNONCES NETTES DE CREATION OU DE SUPPRESSION D'EMPLOIS DANS L'INDUSTRIE EUROPEENNE DES EQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES (2020-2025)	22
FIGURE8 . PRODUCTION AUTOMOBILE MONDIALE PAR GROUPE NATIONAL DE CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES (2005-2025)	26
FIGURE9 . BALANCE COMMERCIALE DES PRODUITS AUTOMOBILES (HORS BATTERIES) DE L'UNION EUROPEENNE ET DES PRINCIPAUX PAYS AUTOMOBILES (1980-2024).....	28
FIGURE10 . EXPORTATIONS AUTOMOBILES CHINOISES EN VALEUR (EN MILLIARDS D'EUROS) ET SUR UNE BASE 100 = 2019, PAR PRINCIPALES DESTINATIONS.....	30
FIGURE11 . IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE VOITURES DE L'UE (KG, BASE 100 - 2021)	32
FIGURE12 . VALEUR MOYENNE DE 1 500 KG D'IMPORTATIONS DE VOITURES VERS L'UE.....	32
FIGURE13 . BALANCE COMMERCIALE DE L'UE SUR LES VOITURES - AVEC LA CHINE (€).....	34
FIGURE14 . BALANCE COMMERCIALE DE L'UE SUR LES VOITURES - AVEC LES PAYS TIERS HORS UE AUTRES QUE LA CHINE (€)	34
FIGURE15 . IMPORTATIONS DE PIECES AUTOMOBILES DE LA CHINE VERS L'UE (€)	36
FIGURE16 . IMPORTATIONS DE PIECES AUTOMOBILES DE LA CHINE VERS L'UE (€, BASE 100 - 2021).....	37
FIGURE17 . BALANCE COMMERCIALE DE L'UE AVEC LA CHINE POUR LES PIECES AUTOMOBILES PAR PRINCIPAUX CODES DOUANIERS (€)	38
FIGURE18 . BALANCE COMMERCIALE DE L'UE SUR LES PIECES AUTOMOBILES** AVEC LA CHINE (EN MILLIARDS D'EUROS - A GAUCHE) ET AVEC LE RESTE DU MONDE (EN MILLIARDS D'EUROS - A DROITE).....	39
FIGURE19 . QUESTIONNAIRE GERPISA-CLIFA - « QUEL POURCENTAGE DE VOTRE PRODUCTION EN FRANCE ET EN EUROPE EST MENACE PAR LES PRESSIONS EXERCEES PAR LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES POUR DELOCALISER L'APPROVISIONNEMENT VERS DES PAYS A TRES BAS COUTS AU COURS DES CINQ PROCHAINES ANNEES ?	43
FIGURE20 . INVESTISSEMENTS DIRECTS ETRANGERS CHINOIS DANS LE SECTEUR DE LA FABRICATION DE TECHNOLOGIES VERTES, 2013-2024 (EN MILLIARDS DE DOLLARS)	44
FIGURE 21. IDE CHINOIS DANS LE SECTEUR MANUFACTURIER DES TECHNOLOGIES VERTES PAR DESTINATION ET PAR SECTEUR 2020-2024 (EN MILLIARDS DE DOLLARS).....	44
FIGURE 22. IDE CHINOIS EN EUROPE 2020-2024 (5 PREMIERS PAYS, EN MILLIARDS DE DOLLARS)	45
FIGURE23 . PART DE L'UE DANS LE TOTAL DES INTRANTS DIRECTS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (CITI REV. 4) POUR PRODUIRE UNE UNITE DE PRODUCTION BRUTE LOCALE (COMMERCE DIRECT, UE ET PRINCIPAUX PAYS AUTOMOBILES DE L'UE - 2022)	58
FIGURE24 . RATIO DES IMPORTATIONS EXTRA-UE ET INTRA-UE PAR RAPPORT AU TOTAL DES IMPORTATIONS DE L'UE DE PIECES AUTOMOBILES ACHETEEES PAR LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES (2024 - EN VALEUR)	59
FIGURE 25. PART DES INTRANTS DE L'UE DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (SECTEUR 29 REV. 4) POUR PRODUIRE UNE UNITE DE PRODUCTION BRUTE LOCALE	62
FIGURE26 . RATIO DES IMPORTATIONS EXTRA-UE ET INTRA-UE PAR RAPPORT AU TOTAL DES IMPORTATIONS DE L'UE DE PIECES ACHETEEES PAR LES FOURNISSEURS AUTOMOBILES DE PREMIER RANG (2024 - SUR LA BASE DE LA VALEUR) ...	63
FIGURE 27. IMPORTATIONS DE BATTERIES LITHIUM-ION DE L'UE PAR RAPPORT AUX PIECES AUTOMOBILES.....	65
FIGURE 28. IMPORTATIONS DE BATTERIES LITHIUM-ION DANS L'UE EN PROVENANCE DE CHINE, DE HORS UE (A L'EXCEPTION DE LA CHINE) ET DE L'UE (INTRA-UE)	65
FIGURE29 . FEUILLE DE ROUTE POUR LE LABEL « MADE IN EUROPE » DESTINE AUX VOITURES/VUL ET AUX PIECES AUTOMOBILES (2025-2030)	84

Les travaux de recherche présentés dans le 45ème Acte du Gerpisa ont été soutenus et menés en collaboration avec :

CLIFA - Comité de liaison des industries fournisseurs de l'automobile

qui regroupe :

- **Elanova - Syndicat national du caoutchouc et des polymères, représentatif de la filière caoutchouc, exprimé dans ce rapport au titre du segment des caoutchoucs industriels.**
- **FFF - Fédération Forge Fonderie**
- **FIEV - Fédération des industries des équipements pour véhicules**
- **FIM - Fédération des industries mécaniques**
- **FFC - Fédération Française de Carrosserie Industrie et Services**
- **GPA - Groupement de la plasturgie automobile**

les associations professionnelles représentant les industries françaises de la sous-traitance automobile.

Résumé

Contexte

Le « Dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile européenne », lancé en janvier 2025 par la Commission européenne, visait à dégager une vision plus consensuelle et ambitieuse sur la manière de relever le « défi chinois », notamment par la mise en place de politiques de contenu local afin de protéger la chaîne d'approvisionnement européenne contre le dumping économique agressif de la Chine et d'éviter la concurrence déloyale des nouvelles usines d'assemblage automobiles chinoises en Europe¹. Après plus d'un an de négociations tendues, le résultat final n'est ni consensuel, ni satisfaisant.

L'objectif de ce rapport est d'apporter un peu de clarté dans ce qui a été jusqu'à présent un débat assez confus et déroutant. Le point de départ de cette étude est qu'un « consensus européen » sur la manière de faire face au « défi chinois » ne devrait pas reposer sur des compromis politiques entre des doctrines, des intérêts et des points de vue divergents, mais sur une compréhension claire, fondée sur des faits et des données, de la nature, de la temporalité et des conséquences du « défi chinois », ainsi que de la manière la plus efficace d'y répondre.

La loi sur l'accélération industrielle (IAA), dans sa forme actuelle, est-elle à la hauteur pour relever le « défi chinois » ou s'agit-il simplement d'une proposition « raisonnable » et « acceptable » compte tenu de l'absence de consensus au sein de l'UE ?

Le présent rapport vise à contribuer à ce débat en présentant une proposition plus ambitieuse que la version actuelle de l'IAA, et en expliquant a) pourquoi nous pensons qu'une telle proposition est nécessaire pour relever le « défi chinois » et b) comment elle peut être mise en œuvre rapidement et efficacement par l'UE et par les entreprises concernées.

La tempête parfaite

La première section présente une analyse synthétique de la crise actuelle du secteur automobile européen et de ses implications pour les constructeurs automobiles, les équipementiers et les pays et régions automobiles. Elle évalue le faible niveau actuel de résilience de l'industrie automobile et de la chaîne d'approvisionnement et explique pourquoi la crise est structurelle et rend l'industrie automobile européenne, et en particulier sa chaîne d'approvisionnement, extrêmement vulnérable au « défi chinois ».

Le « défi chinois »

La deuxième section caractérise en détail le « défi chinois » dans le secteur automobile.

Elle explique :

- Pourquoi ce défi est sans précédent et s'inscrit dans une nouvelle « grande divergence » ;
- Comment l'Europe est devenue, de loin, la principale cible mondiale de l'expansion commerciale chinoise ;

¹Pardi et al., 'Made in Europe. Local Content Policy for the European Automotive Industry'.

- Comment cette expansion commerciale chinoise est alimentée par des surcapacités et des guerres des prix qui s'exportent désormais vers l'Europe et continueront d'alimenter une expansion encore plus grande ;
- Pourquoi, dans ce contexte, les exportations automobiles européennes et la production directe en Chine sont en train de disparaître et ne reviendront pas ;
- Quelles sont les conséquences concrètes de ce « rouleau compresseur » chinois pour les constructeurs automobiles et les équipementiers basés dans l'UE en termes de parts de marché, de contrats, d'investissements et de pertes d'emplois aujourd'hui et au cours des cinq prochaines années ;
- Pourquoi les investissements directs étrangers chinois massifs actuellement réalisés dans la production automobile (sans exigences strictes en matière de contenu local) ne remplaceront pas les importations, mais viendront s'ajouter aux importations déjà très importantes de voitures, et encore davantage à celles de pièces détachées automobiles.

Pour une politique « Made in EU » efficace

La troisième section présente notre proposition de label « Made in EU » pour les voitures, les véhicules utilitaires légers (VUL) et les pièces détachées automobiles.

- Elle fournit un calcul détaillé du niveau actuel de contenu local dans l'industrie automobile européenne, tant pour les voitures que pour les pièces détachées, à partir des données douanières et commerciales d'Eurostat et de l'OCDE.
- Sur la base de ces résultats, elle propose une exigence de contenu local de 80 % pour les voitures et les VUL, et de 70 % (en moyenne) pour les pièces automobiles.
- Elle explique pourquoi les batteries devraient être traitées différemment (via des objectifs de contenu local) et séparément.
- Elle explique comment ces exigences de contenu local peuvent être mises en œuvre tant par les régulateurs que par les entreprises en utilisant le concept douanier de « règle d'origine préférentielle ».
- Elle propose de limiter le label « Made in EU » aux voitures, VUL et pièces automobiles fabriquées dans l'UE.

Pourquoi l'IAA n'est pas à la hauteur

La quatrième section examine plus en détail la version actuelle de l'IAA et ses lacunes sur la base de l'analyse du « défi chinois » développée dans la deuxième section et dans le prolongement de notre proposition visant à modifier l'IAA pour en faire une version plus ambitieuse et plus efficace. Elle souligne en particulier la nécessité pour l'UE de choisir entre des approches contradictoires actuellement intégrées dans l'IAA : a) l'approche « Made in EU », qui peut relever le « défi chinois » mais nécessite une version beaucoup plus ambitieuse de l'IAA et une rupture plus claire avec les principes de l'OMC ; b) l'approche « Made with China », qui offre actuellement aux constructeurs automobiles européens une marge substantielle pour continuer à réduire leurs coûts de production grâce aux produits et à l'approvisionnement chinois, mais au prix d'une destruction de la chaîne d'approvisionnement automobile européenne et d'une dépendance accrue de l'Europe vis-à-vis des entreprises, des produits et des technologies chinoises ; c) l'approche « Made with Europe », qui tente de préserver l'ordre de l'OMC mais au prix de vider de sa substance l'approche « Made in EU ».

La proposition actuelle de la Commission européenne s'évertue à trouver un compromis impossible entre ces approches contradictoires et le résultat n'est ni compatible avec les règles de l'OMC, ni efficace pour relever le « défi chinois » et faire face au nouvel « ordre économique mondial » imposé par les États-Unis. D'un côté, elle laisse la porte ouverte à une approche « Made with China » défendue par les constructeurs tout en introduisant une version édulcorée de l'approche « Made in EU » réclamée par les fournisseurs ; de l'autre, elle intègre le principe de la préférence européenne dans les politiques et réglementations de l'UE, mais en le vidant de sa substance en excluant la majorité de la production automobile de l'UE des exigences en matière de contenu local et en intégrant environ 80 autres pays dans le champ d'application de la politique (l'approche « Made with Europe »).

Le rapport avance sept recommandations pour amender l'IAA vers un projet plus ambitieux mais surtout efficace pour faire face au « défi chinois ».

Principales recommandations pour l'amendement de l'IAA

→ L'IAA devrait inclure les véhicules hybrides (HEV) et les véhicules à moteur à combustion interne (ICE), sans quoi elle ne protégera pas la chaîne d'approvisionnement européenne pour les véhicules électriques à batterie (BEV) et les véhicules hybrides rechargeables (PHEV).

→ L'IAA devrait porter le niveau de l'exigence « Made in EU » à 80 % pour tous les types de véhicules afin d'être efficace en tant que « filet de sécurité ».

→ L'IAA devrait introduire des exigences « Made in EU » pour toutes les pièces automobiles, sans quoi les fournisseurs de deuxième rang ne seront pas protégés par la préférence européenne (dans notre proposition, nous suggérons un niveau moyen de 70 % pour les pièces automobiles - ce niveau moyen sera ensuite décliné en fonction du niveau réel constaté dans chaque groupe de pièces automobiles concernées selon le principe du filet de protection).

→ Les exigences « Made in EU » pour les composants critiques devraient être dissociées des exigences « Made in EU » pour les véhicules et autres pièces automobiles afin d'éviter toute confusion entre le « filet de sécurité » (destiné à protéger les industries dont dispose l'UE) et les « objectifs de contenu local » (visant à structurer les industries dont l'UE ne dispose pas encore).

→ Les critères « Made in EU » pour la catégorie M1E devraient inclure à la fois (et non l'un ou l'autre) les exigences en matière de contenu local (à 80 %) et les exigences relatives aux batteries.

→ L'IAA devrait partir de l'approche « Made in EU » (les voitures, les VUL et les pièces automobiles doivent être fabriquées dans l'UE), car c'est le seul moyen de relever le « défi chinois » et atteindre son objectif principal : renforcer la base industrielle européenne d'ici 2035 ;

→ Le contrôle des IDE chinois prévu par l'IAA devrait inclure l'ensemble du secteur automobile ; il devrait avoir un seuil plus bas (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).

Une feuille de route « Made in EU » (2026-2030)

La cinquième section présente une feuille de route visant à mettre en œuvre rapidement et efficacement une approche « Made in EU » cohérente dans les politiques et réglementations européennes au cours des quatre prochaines années, en partant d'une version amendée et beaucoup plus ambitieuse de l'IAA :

- Dans les nouvelles normes CO2 pour les voitures et les camionnettes (T2-T3 2026) ;
- Dans la directive européenne sur l'étiquetage des voitures (1er trimestre 2026) ;
- Dans le plan d'achat public européen (2e trimestre 2026) ;
- Dans le règlement sur le verdissement des flottes d'entreprise (T1-T2 2026) ;
- Dans l'initiative sur les petites voitures abordables (1er-2e trimestre 2026) ;
- Dans le cadre des aides d'État du « Clean Deal » (2e trimestre 2026) ;
- Dans les règlements relatifs au contrôle des investissements directs étrangers et aux subventions (2e trimestre 2026).

Conclusion

L'étude approfondie et la feuille de route pour la mise en œuvre des exigences en matière de contenu local dans le secteur automobile présentées dans ce rapport visent à institutionnaliser une forte « préférence européenne » pour les voitures, les VUL et les pièces automobiles « Made in EU » d'ici fin 2026.

Si cette feuille de route est mise en œuvre, nous estimons qu'elle limitera la perte commerciale due à la croissance des importations chinoises à environ 16 à 32 milliards d'euros d'ici 2030, contre une perte commerciale d'environ 80 à 144 milliards d'euros dans le cas contraire².

Elle enverra également un signal fort aux constructeurs et fournisseurs automobiles de l'UE et restaurera leur confiance dans l'investissement et les achats en Europe. Associée à l'initiative « Small Affordable Cars », elle peut jouer un rôle crucial pour surmonter la tempête parfaite à laquelle est actuellement confronté le secteur automobile européen et ramener les volumes de production et les marges bénéficiaires à des niveaux durables.

En seulement trois ans, l'Europe est devenue de loin la principale destination des exportations automobiles chinoises et des investissements directs étrangers chinois (IDE). Les surcapacités colossales et toujours croissantes développées par la Chine dans le secteur automobile se déversent désormais à un rythme accéléré dans le marché unique. Les entreprises européennes n'ont tout simplement aucune chance face à une concurrence sur les prix pratiquant des tarifs inférieurs de 40 à 30 % à leurs meilleurs prix pour des produits de qualité équivalente. La chaîne d'approvisionnement européenne sera la première à disparaître ; les constructeurs automobiles de l'UE finiront par suivre le même chemin.

Mettre immédiatement un terme à l'expansion chinoise est devenu en 2026 la condition *sine qua non* de la survie à court terme du secteur automobile européen et la première étape pour relever le « défi chinois ». La proposition de la Commission européenne relative à la loi sur l'accélération industrielle (IAA) n'est pas à la hauteur de la tâche et doit être amendée : pour inclure les véhicules à moteur à combustion interne (ICE), les véhicules hybrides (HEV) et les pièces automobiles en plus des voitures et des VUL ; pour relever la barre à 80 % de contenu local pour les voitures et les VUL et introduire une

² Ces estimations sont fondées sur une perte commerciale de 4 milliards d'euros pour chaque point de part de marché perdu sur le total des importations de l'UE, ce qui équivaut à une perte commerciale de 5 à 8 % (avec la mise en œuvre du filet de sécurité MiEU en 2026) contre une perte commerciale de 20 à 36 % sans un tel filet de sécurité ou avec la version actuelle de l'IAA.

exigence moyenne de 70% pour les pièces et composants ; et pour exclure les pays tiers hors de l'UE tant qu'ils n'ont pas aligné leurs politiques et leurs mécanismes de contrôle sur ceux requis par les exigences « Made in EU ».

Introduction : la loi sur l'accélération industrielle est-elle à la hauteur de la tâche ?

Le « défi chinois » n'est pas un phénomène entièrement nouveau. L'Europe a déjà été confrontée à des « défis » similaires par le passé : le « défi américain » dans les années 1960 et le « défi japonais » dans les années 1980. Les questions soulevées par ces défis passés étaient fondamentalement les mêmes : comment protéger les marchés intérieurs contre des importations en forte croissance et/ou une production étrangère directe ? Comment rattraper l'avantage concurrentiel acquis par d'autres pays dans des industries stratégiques clés ? Comment gérer les crises structurelles générées par ces écarts de compétitivité et leurs conséquences commerciales ?

Les réponses trouvées par l'Europe pour relever avec succès ces défis par le passé consistaient en différentes combinaisons audacieuses de politiques commerciales, monétaires et industrielles³.

Dans le cas de l'essor des exportations automobiles japonaises des années 1970, un quota de marché a été négocié entre 1981 et 1999, gelant la part de marché japonaise en dessous de 12 % ; une politique stricte de contenu local a été imposée aux IDE japonais dans la construction automobile (80 % de contenu européen minimum après deux ans de production) ; la valeur du yen par rapport aux devises occidentales a presque doublé entre 1985 et 1988 à la suite de l'accord du Plaza de 1985 ; et des coentreprises et des coopérations ont été encouragées pour diffuser les méthodes japonaises et la « lean production » dans l'industrie automobile européenne. Cette approche défensive exceptionnelle s'est avérée très efficace : même après la fin des quotas en 1999, la part de marché des constructeurs automobiles japonais n'a pas augmenté ; la plupart des ventes japonaises sur le marché unique sont désormais réalisées localement avec un niveau élevé de contenu local ; et les constructeurs automobiles européens ont réussi à rattraper leurs concurrents japonais en termes de coûts et de qualité⁴.

Le « défi chinois » semble néanmoins nettement plus important et plus rapide que le « défi japonais », et bien plus menaçant, précisément parce que l'Europe a jusqu'à présent peiné à mettre en place le même type d'approche audacieuse, proactive et protectrice. Nous nous concentrerons ici sur le secteur automobile, mais des conclusions similaires peuvent être tirées pour plusieurs autres secteurs manufacturiers européens clés⁵.

³ Warlouzet, *The Rise of European Competition Policy, 1950-1991*; Jullien et al., 'The EU's Government of Automobiles: From "Harmonization" to Deep Incompleteness'; Ramirez Pérez, 'Automobile Standardisation in Europe. Between Technological Choices and Neo-Protectionism'; Ramirez Perez, 'Anti-Trust Ou Anti-US?'; Pardi et al., 'Made in Europe. Local Content Policy for the European Automotive Industry'; Pardi, 'Heavier, Faster and Less Affordable Cars'.

⁴Pardi, 'La Révolution Qui n'a Pas Eu Lieu : Les Constructeurs Japonais En Europe (1970-2010)'; Pardi, 'Lean Production in the Automotive Industry. Origin, Diffusion, Paradoxes, and Contradictions of a New Managerial Paradigm'.

⁵Thomas Grjebine et al., *L'industrie européenne face au rouleau compresseur chinois*; Kratz et al., *China and the Future of Global Supply Chains*.

D'une part, l'expansion des exportations et des IDE chinois est exceptionnelle en termes de vitesse, d'ampleur et de potentiel de disruption, même par rapport au « miracle japonais » des années 1980.

- Il a fallu 35 ans au Japon pour atteindre un excédent commercial record de 150 milliards de dollars dans le secteur automobile en 2008 (figure 9 ci-dessous) et 15 ans pour commencer à fabriquer des voitures en Europe après le début des exportations vers le Marché commun au début des années 1970 ;
- La Chine a dépassé l'excédent commercial japonais dans le secteur automobile en seulement quatre ans (partant d'un déficit commercial de 20 milliards de dollars en 2020) et, d'ici la fin de la décennie, les constructeurs automobiles chinois exploiteront deux fois plus d'usines automobiles en Europe que les constructeurs japonais.
- L'industrie automobile japonaise affichait déjà un taux d'utilisation des capacités proche de 100 % au début des années 1980, ce qui limitait ses possibilités d'expansion ;
- L'industrie automobile chinoise dispose actuellement d'une capacité de réserve de 28 millions de véhicules (soit plus du double de la taille du marché automobile européen) avec un taux d'utilisation des capacités d'environ 50 %, et il en va de même pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, y compris la fabrication de batteries, où la capacité de réserve a été estimée à plus de 500 % en 2024⁶.

D'autre part, l'Europe semble beaucoup plus vulnérable au « défi chinois » qu'elle ne l'était il y a cinquante ans face au « défi japonais » :

- À l'époque, les États-Unis constituaient le marché le plus ouvert et la cible principale de l'expansion commerciale japonaise. L'Europe était protégée par des droits de douane beaucoup plus élevés, et les pays européens ont pu négocier individuellement des limitations volontaires des exportations (VLE ou quotas) avec le Japon dans les années 1970 afin de bloquer les exportations, avant qu'un consensus ne soit atteint en 1981 pour établir une VLE européenne⁷ ;
- Aujourd'hui, l'Europe est le marché automobile le plus ouvert au monde et la principale cible de l'expansion commerciale chinoise. Les pays européens pris individuellement n'ont aucune autorité en matière de commerce et disposent d'outils limités pour protéger leurs marchés nationaux⁸ tandis que l'Union européenne n'a pas été en mesure jusqu'à présent d'apporter une réponse cohérente au « défi chinois »⁹.

À ce jour, la seule réaction concrète de l'Europe a été l'instauration de droits de douane supplémentaires « exceptionnels » sur les importations de véhicules électriques à batterie et de prolongateurs d'autonomie chinois, mis en œuvre par l'UE en 2024. Mais même ces droits de douane modestes (compris entre 8 % et 35 % selon le constructeur automobile,

⁶Volta Foundation, *2024 Battery Report*.

⁷Pardi et al., 'European Regulations for an Affordable Sustainable (Battery) Electric Vehicle'.

⁸ L'« Eco-score » français peut être considéré ici comme une exception intéressante. Voir également : Pardi et al., 'European Regulations for an Affordable Sustainable (Battery) Electric Vehicle', 59–66.

⁹Kratz et al., *Why Isn't Europe Diversifying from China?*

alors que la moyenne internationale est bien supérieure à 50 % et peut atteindre plus de 100 %¹⁰) se sont heurtés à une forte résistance au sein de l'UE. L'Allemagne et quatre autres États membres (la Slovénie, la Slovaquie, la Hongrie et Malte) ont voté contre leur mise en œuvre au Conseil de l'UE, douze pays se sont abstenus et seuls la France, l'Italie et huit autres pays ont voté pour. La VDA, qui représente les intérêts des constructeurs automobiles et des équipementiers allemands, a officiellement dénoncé ces droits de douane. Daimler et BMW se sont même joints à l'action en justice intentée par Geely, BYD et Saic devant la Cour de justice de l'Union européenne contre l'UE et ce qu'ils ont qualifié de « droits de douane punitifs ».

Le « Dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile européenne », lancé en janvier 2025 par la Commission européenne, visait à parvenir à une vision plus consensuelle et ambitieuse sur la manière de relever le « défi chinois », notamment via l'introduction de politiques de contenu local afin de protéger la chaîne d'approvisionnement européenne contre le dumping économique agressif de la Chine et d'éviter la concurrence déloyale des nouvelles usines d'assemblage de voitures chinoises en Europe¹¹. Après plus d'un an de négociations tendues, le résultat final n'est ni consensuel, ni satisfaisant.

Si le principe de « préférence européenne » pour les voitures neuves « Made in EU » a finalement été introduit dans la loi sur l'accélération industrielle (IAA) proposée par la Commission européenne le 4 mars 2026, il ne s'applique qu'aux véhicules électriques et rechargeables (qui représentent actuellement moins de 30 % des ventes de voitures neuves), il n'inclut pas les pièces automobiles, il est fixé à un niveau bas (70 % contre un niveau moyen actuel de 85 %) et intègre également dans la catégorie « Made in EU » les pièces automobiles importées de pays tiers avec lesquels l'UE a conclu des accords de libre-échange.

Les détracteurs de l'IAA, menés par l'Allemagne, y verront un dangereux écart par rapport aux principes multilatéraux du libre-échange qui ont guidé les politiques commerciales et de concurrence de l'UE depuis au moins la création du marché unique. Les promoteurs de l'IAA, menés par la France, regretteront une politique largement vidée de sa substance et dont la portée est trop limitée. En raison de ces points de vue conflictuels, l'IAA a déjà fait l'objet de plus de 40 versions différentes et son annonce a été reportée à plusieurs reprises faute de consensus. La proposition de la Commission Européenne doit désormais passer par un nouveau cycle de discussions et de négociations au Parlement européen avant d'être adoptée par le Conseil de l'UE, et nous pouvons nous attendre à de nouveaux rebondissements.

L'objectif de ce rapport est d'apporter un peu de clarté dans ce débat confus et déroutant. Le point de départ de cette étude est qu'un « consensus européen » sur la manière de relever le « défi chinois » ne devrait pas reposer sur des compromis politiques entre des doctrines, des intérêts et des points de vue divergents, mais sur une compréhension claire, fondée sur des faits et des données, de la nature, de la temporalité et des conséquences du « défi chinois », ainsi que de la manière la plus efficace d'y faire face.

¹⁰Sebastian et al., *Ain't No Duty High Enough*.

¹¹Pardi et al., 'Made in Europe. Local Content Policy for the European Automotive Industry'.

En ce qui concerne l'IAA, cela implique de remettre en question la logique qui sous-tend les propositions de la Commission européenne :

- Pourquoi exclure les véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et les véhicules hybrides rechargeables (HEV) de la préférence européenne ? Est-ce parce que ces types de véhicules n'ont pas besoin d'être protégés contre les importations chinoises en forte croissance de voitures et de pièces automobiles ? Ou est-ce parce qu'il ne serait pas « raisonnable » d'inclure les ICE et les HEV dans les politiques européennes visant à décarboner les industries ?
- Pourquoi un contenu local de 70 % pour les véhicules électriques (VE) (en 2027 et de 75 % en 2030) ? Est-ce parce qu'il s'agit du niveau le plus efficace pour garantir un « filet de sécurité » à la chaîne d'approvisionnement européenne tout en évitant les pressions inflationnistes ? Ou est-ce simplement parce qu'il s'agit d'une moyenne « raisonnable » entre ce que les constructeurs automobiles (60-70 %), d'une part, et les fournisseurs (75-80 %), d'autre part, ont exigé ?
- Pourquoi n'y a-t-il pas d'exigences en matière de contenu local pour les pièces automobiles ? Est-ce parce qu'il n'est pas nécessaire de protéger les fournisseurs de deuxième rang contre les importations et la concurrence chinoises ? Ou est-ce parce que les fournisseurs de deuxième rang ne sont pas assez puissants pour obtenir une telle protection de la part de la Commission européenne ?
- Pourquoi inclure les pays tiers dans le périmètre « Made in EU » ? Est-ce parce que l'Europe dispose déjà de mécanismes de contrôle efficaces pour éviter les stratégies de contournement des constructeurs automobiles et des fournisseurs chinois via ces pays tiers, ou est-ce parce qu'il serait « déraisonnable » d'agir autrement alors que l'UE a récemment négocié des accords de libre-échange clés avec le Mercosur et l'Inde ?

Le projet de loi sur l'accélération industrielle (IAA) présenté par la Commission européenne n'apporte aucune réponse à ces questions et, plus surprenant encore, même les 307 pages de l'étude d'impact n'y répondent pas pour la plupart.

L'IAA, dans sa forme actuelle, est-il à la hauteur pour relever le « défi chinois » ou s'agit-il simplement d'une proposition « raisonnable » et « acceptable » compte tenu de l'absence de consensus au sein de l'UE ?

Le présent rapport vise à contribuer à ce débat en présentant une proposition plus ambitieuse que la version actuelle de l'IAA, et en expliquant a) pourquoi nous pensons qu'une telle proposition est nécessaire pour relever le « défi chinois » et b) comment elle peut être mise en œuvre rapidement et efficacement par l'UE et par les entreprises concernées.

Le rapport est organisé comme suit.

La première section présente une analyse synthétique de la crise actuelle du secteur automobile européen et de ses implications pour les constructeurs automobiles, les équipementiers et les pays et régions automobiles. Elle évalue le faible niveau actuel de résilience de l'industrie automobile et de la chaîne d'approvisionnement et explique pourquoi la crise est structurelle et rend l'industrie automobile européenne, et en particulier sa chaîne d'approvisionnement, extrêmement vulnérable au « défi chinois ».

La deuxième section caractérise en détail le « défi chinois » dans le secteur automobile.

Elle explique :

- Pourquoi ce défi est sans précédent et s'inscrit dans une nouvelle « grande divergence » ;
- Comment l'Europe est devenue, de loin, la principale cible mondiale de l'expansion commerciale chinoise ;
- Comment cette expansion commerciale chinoise est alimentée par des surcapacités et des guerres des prix qui s'exportent désormais vers l'Europe et continueront d'alimenter une expansion encore plus grande ;
- Pourquoi, dans ce contexte, les exportations automobiles européennes et la production directe en Chine sont en train de disparaître et ne reviendront pas ;
- Quelles sont les conséquences concrètes de ce « rouleau compresseur » chinois pour les constructeurs automobiles et les équipementiers basés dans l'UE en termes de parts de marché, de contrats, d'investissements et de pertes d'emplois aujourd'hui et au cours des cinq prochaines années ;
- Pourquoi les investissements directs étrangers chinois massifs actuels dans la production automobile (sans exigences strictes en matière de contenu local) ne remplaceront pas les importations, mais s'ajouteront aux importations de voitures, et encore plus de pièces détachées automobiles.

La troisième section présente notre proposition de label « Made in EU » pour les voitures, les VUL et les pièces détachées automobiles.

- Elle fournit un calcul détaillé du niveau actuel de contenu local dans l'industrie automobile européenne, tant pour les voitures que pour les pièces détachées, à partir des données douanières et commerciales d'Eurostat et de l'OCDE.
- Sur la base de ces résultats, elle propose une exigence de contenu local de 80 % pour les voitures et les VUL, et de 70 % (en moyenne) pour les pièces détachées.
- Elle explique pourquoi les batteries devraient être traitées différemment (via des objectifs de contenu local) et séparément.
- Elle explique comment ces exigences de contenu local peuvent être mises en œuvre tant par les régulateurs que par les entreprises en utilisant le concept douanier de « règle d'origine préférentielle ».
- Elle propose de réserver le label « Made in EU » aux voitures, VUL et pièces automobiles fabriqués dans l'Union européenne.

La quatrième section examine plus en détail la version actuelle de l'IAA et ses lacunes sur la base de l'analyse du « défi chinois » développée dans la deuxième section et dans le prolongement de notre proposition visant à modifier l'IAA pour en faire une version plus ambitieuse et plus efficace.

La cinquième section présente une feuille de route pour mettre en œuvre rapidement et efficacement le label « Made in EU » dans les politiques et réglementations européennes au cours des quatre prochaines années, en partant d'une version amendée de l'IAA :

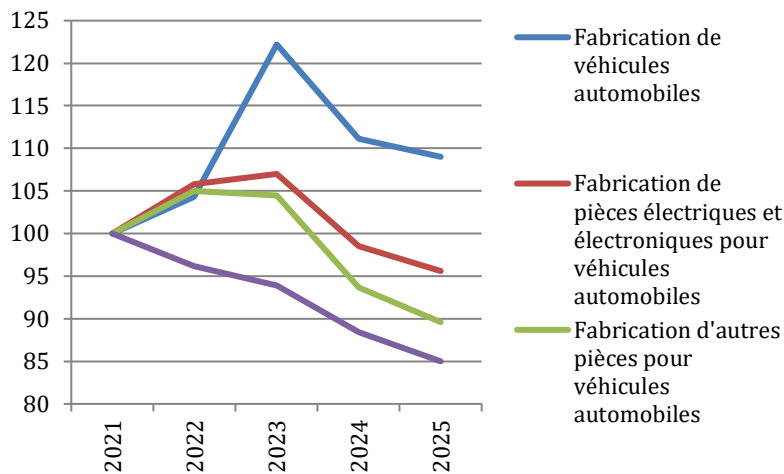
- Dans les nouvelles normes CO2 pour les voitures et les VUL (T2-T3 2026) ;
- Dans la directive européenne sur l'étiquetage des voitures (1er trimestre 2026) ;

- Dans le plan d'achat public européen (T2 2026) ;
- Dans le règlement sur le verdissement des flottes d'entreprise (T1-T2 2026) ;
- Dans l'initiative sur les petites voitures abordables (T1-T2 2026) ;
- Dans le cadre des aides d'État du « Clean Deal » (2e trimestre 2026) ;
- Dans les règlements relatifs au contrôle des investissements directs étrangers et aux subventions (2e trimestre 2026).

1. La tempête parfaite : l'avenir de l'industrie automobile européenne est menacé

Depuis 2024, l'industrie automobile européenne est entrée dans une crise structurelle qui s'est aggravée en 2025. Les équipementiers automobiles ont été touchés plus tôt et plus durement que les constructeurs (figure 1) et font désormais face à une tempête parfaite. D'une part, ils ont été affectés (bien plus que les constructeurs) par l'impact cumulé de la crise du Covid-19 de 2020-2021, de la pénurie de puces électroniques de 2021-2022 et de la flambée des prix de l'énergie de 2022-2023. D'autre part, ils sont désormais confrontés à une augmentation rapide des importations en provenance de Chine, dont la croissance exponentielle représente une menace existentielle pour leur survie à court terme.

Figure 1. Indice de production de l'industrie automobile (UE-27) – Constructeurs automobiles et équipementiers

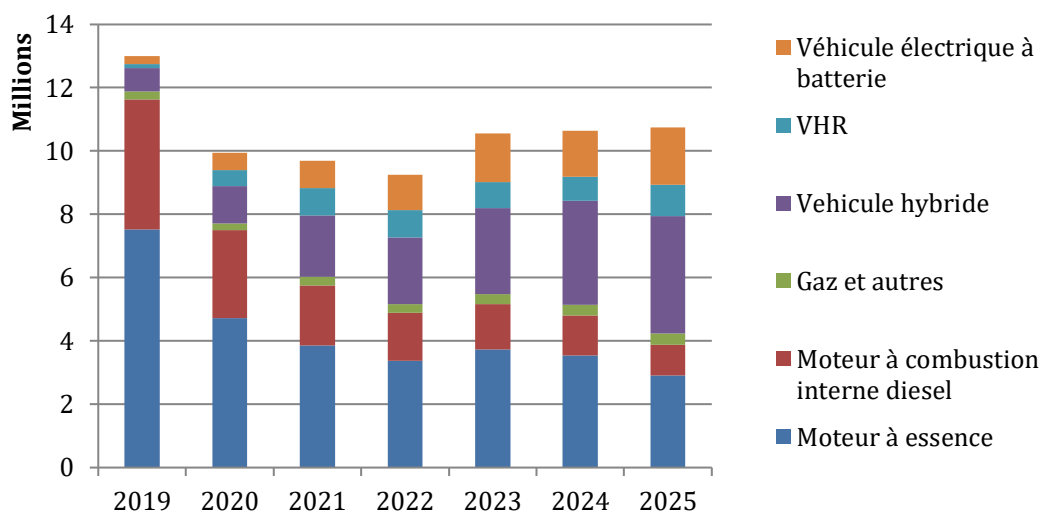


Source : Eurostat, Production vendue, exportations et importations.

1.1 Pourquoi les équipementiers automobiles ont-ils été touchés plus tôt et plus durement que les constructeurs automobiles ?

Contrairement à tous les autres grands marchés automobiles, le marché européen n'a pas retrouvé son niveau de ventes d'avant la pandémie. Les ventes se sont effondrées en 2020 en raison de la crise du Covid, et ne se sont pas redressées en 2021 et 2022 en raison de la pénurie de puces électroniques. En 2023, les conditions du marché sont revenues à la normale, mais les ventes ne se sont pas complètement redressées et sont restées, en 2024 et 2025, inférieures de 18 % à leur niveau moyen d'avant la pandémie.

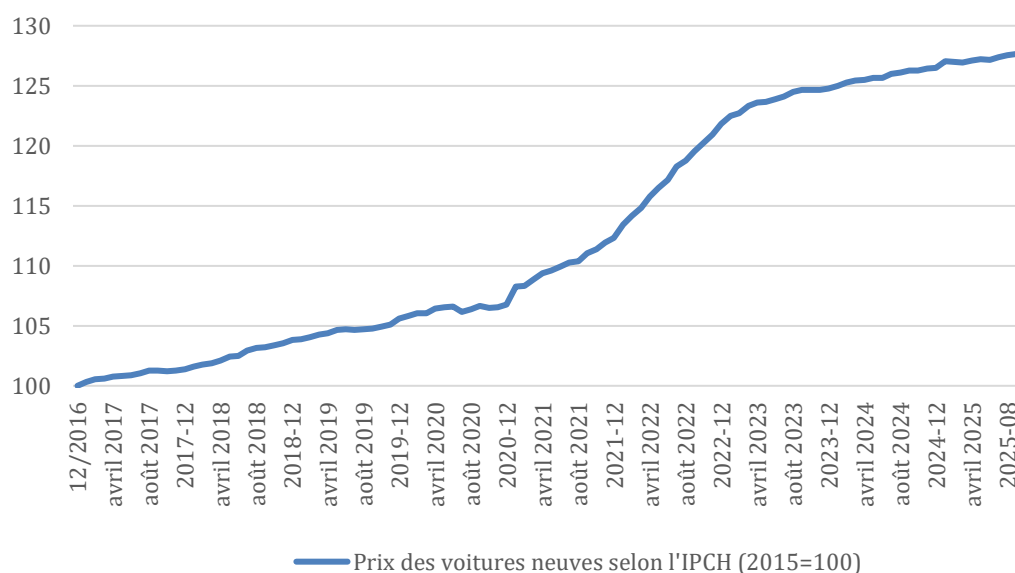
Figure 2. Ventes de voitures neuves par type d'énergie (UE-27) 2019-2025



Source : Eurostat, production vendue, exportations et importations.

La principale raison pour laquelle le marché automobile européen n'a pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie est que les prix des voitures neuves ont augmenté en Europe beaucoup plus et pendant une période plus longue que sur tout autre marché (figure 3).

Figure 3. Inflation mensuelle des prix des voitures neuves (base 100 - 12/2016)



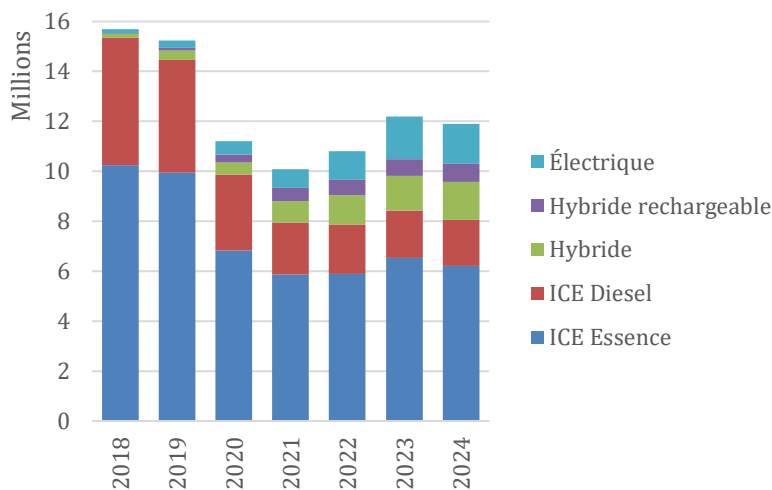
Source : Eurostat, IPCH – données mensuelles

Cette inflation exceptionnelle a commencé bien avant l'invasion russe de l'Ukraine et la flambée des prix de l'énergie en 2022. Entre janvier 2021 et février 2022, l'inflation mensuelle moyenne des prix des voitures neuves (UE-27) était déjà quatre fois supérieure à la moyenne des cinq années précédentes (2016-2020). Après l'effondrement des ventes dû à la crise du Covid, la demande a rebondi en 2021, mais en raison de la pénurie de puces électronique qui a débuté fin 2020, l'offre n'a pas pu suivre. Les constructeurs automobiles ont profité de cette situation de demande supérieure à l'offre pour augmenter leurs marges et orienter leurs ventes vers le haut de gamme. Le concept de « pricing power » a alors été largement mais à tort utilisé pour justifier ces marges bien plus élevées que d'habitude, qui étaient en réalité dues à cette configuration exceptionnelle et temporaire.

En 2022 et 2023, la crise de l'approvisionnement en puces électroniques s'est poursuivie et a été aggravée par la crise des prix de l'énergie déclenchée par l'invasion russe de l'Ukraine en février 2022. L'inflation des prix de l'énergie a été particulièrement sévère en Europe en raison de sa forte dépendance au gaz et au pétrole russes. Entre février 2022 et avril 2024, l'inflation mensuelle moyenne des prix des voitures neuves a grimpé pour atteindre un niveau cinq fois supérieur à celui de la période 2016-2020.

Une étude de l'IMT¹² portant sur le marché français montre que seul un quart de la hausse moyenne de 6 800 € (+24 %) des prix de détail des voitures neuves entre 2020 et 2024 était due à l'impact de l'inflation des prix de l'énergie, des matières premières et des coûts de main-d'œuvre, tandis que les trois quarts étaient dus à l'effet combiné d'une montée en gamme (tant pour les véhicules à moteur à combustion interne que pour les véhicules électrifiés) et du « pricing power ».

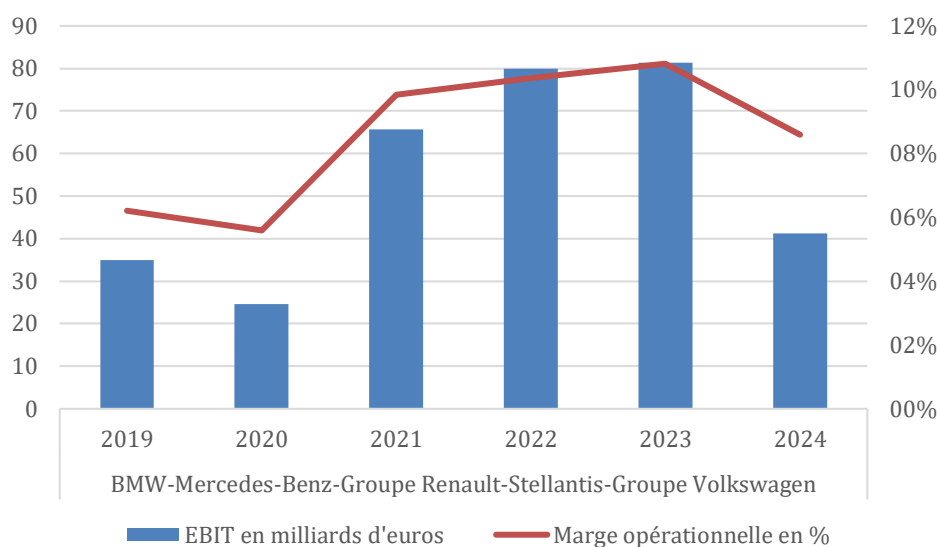
Figure 4. Volumes de production automobile par type d'énergie (UE-27)



Source : Eurostat, ds-056120 Production vendue.

¹²Hermine and Dupont-Roc, 'What Has Really Driven the Rise of Vehicle Prices between 2020 and 2024'.

Figure 5. EBIT annuel et marge opérationnelle des groupes automobiles européens (2019-2024)



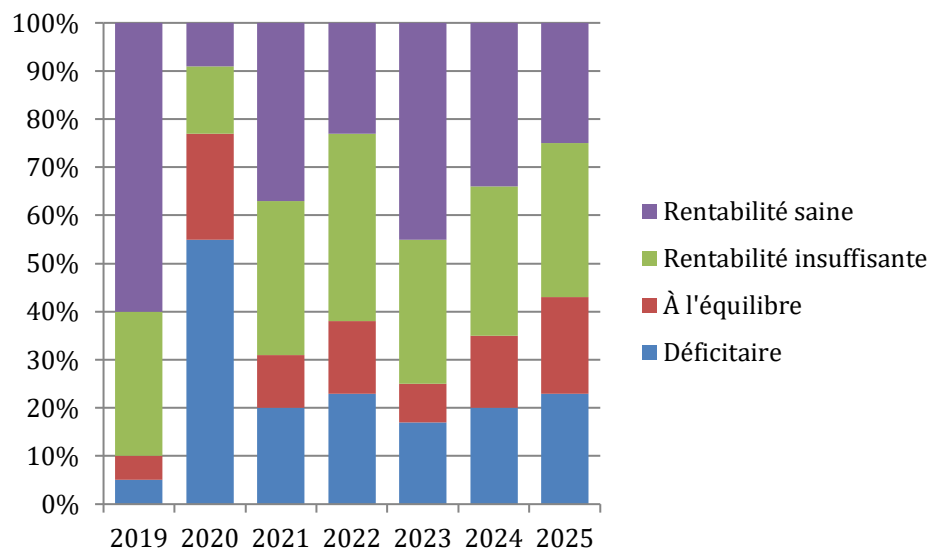
Source : Comptes annuels des constructeurs automobiles.

Cette hausse exceptionnelle des prix des voitures neuves, principalement due à la répercussion par les constructeurs automobiles de marges plus élevées sur les consommateurs entre 2021 et 2023, explique pourquoi la production européenne de voitures neuves n'a pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie et restait encore en 2024 inférieure de 22 % à ce niveau (figure 4). Elle explique également pourquoi, au cours de cette période, malgré ce volume de production réduit, les constructeurs automobiles européens ont été exceptionnellement rentables. En moyenne, leur marge opérationnelle a doublé au cours de la période 2021-2023, s'établissant au-dessus de 10 %, contre 5 à 6 % au cours de la période 2016-2019 (figure 5).

En revanche, les équipementiers automobiles européens ont dû faire face à toutes les conséquences de ces crises cumulées, exacerbées par la stratégie de prix des constructeurs automobiles, ce qui s'est traduit par une baisse des volumes de production et une hausse des coûts de production, sans aucune compensation.

L'enquête semestrielle CLEPA-McKinsey auprès des équipementiers automobiles européens (figure 6) montre que leur rentabilité moyenne s'est effondrée en 2020 et est restée nettement inférieure au niveau de 2019 en 2021 et 2022, 77 % des entreprises interrogées déclarant une marge opérationnelle inférieure à 5 %. Alors qu'en 2019, seules 5 % des entreprises interrogées étaient déficitaires, cette part a été multipliée par près de cinq en 2022 (23 %). Après une légère amélioration en 2023, suite au rebond initial des volumes de production avec la fin de la crise de pénurie de puces, la situation financière des équipementiers automobiles européens s'est à nouveau considérablement détériorée dans un contexte de stagnation/baisse des volumes de production en 2024 et 2025.

Figure 6. Enquête sur la rentabilité de l'industrie de la sous-traitance automobile (2019-2025)



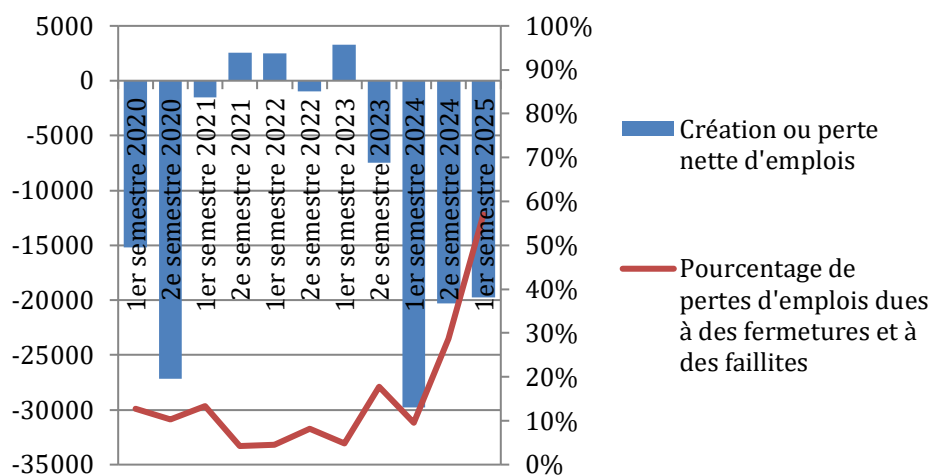
Source : CLEPA-McKinsey Pulse Check (2019-2025).

La baisse rapide de la rentabilité, déjà faible, a été provoquée, d'abord, par l'impact de la crise des prix de l'énergie, 71 % des entreprises interrogées déclarant ne bénéficier d'aucune ou de très peu de compensation de la part des constructeurs automobiles pour la hausse des coûts de l'énergie et du fret (03/2025), puis par l'intensification de la concurrence directe sur les prix en provenance de Chine, qui, en 2025, concernait une grande majorité des entreprises interrogées (69 %), seules 17 % d'entre elles déclarant être encore en mesure de rivaliser avec leurs concurrents chinois sur les prix¹³.

Avec 62 % des entreprises interrogées déclarant souffrir de surcapacités et de coûts fixes insoutenables, il n'est pas surprenant que le nombre de suppressions d'emplois annoncées en 2024 (54 089) par les équipementiers automobiles européens (figure 7) ait été encore plus élevé qu'en 2020 (42 400), lorsque la production s'était effondrée en raison de la crise du Covid-19. Contrairement à la période 2020-2023, un nombre croissant de ces annonces était dû à des fermetures et des faillites, qui représentaient en 2025 57 % des suppressions d'emplois annoncées, contre 12 % en 2020, où elles étaient principalement dues à des restructurations internes (figure 7).

¹³ Source : <https://www.clepa.eu/pulse-check/loss-of-eu-competitiveness-geopolitical-uncertainty-and-imports-from-china-continue-to-suppress-supplier-sentiment/>

Figure 7. Annonces nettes de création ou de suppression d'emplois dans l'industrie européenne des équipementiers automobiles (2020-2025)



Source : base de données Eurofund.

Sur les 113 930 pertes nettes d'emplois annoncées (déduction faite des créations d'emplois) entre 2020 et 2025, 61 % ont eu lieu au cours des 18 derniers mois (01/2024 – 06/2025) et 62 % en Allemagne, qui a été le principal pays touché par cette restructuration massive. Les équipementiers automobiles allemands ont été touchés non seulement par la forte augmentation des importations en provenance de Chine (comme tous les autres acteurs du secteur), mais aussi par la baisse rapide des exportations vers la Chine, ce qui a moins pesé sur la baisse des volumes de production dans les autres pays européens.

Tableau 1. Annonces de suppressions d'emplois chez les équipementiers automobiles européens par pays (2020-2025)

	2020-2025 Annonces de suppressions d'emplois annoncées	Part du pays
Total	127 192	100 %
Allemagne	83 032	65 %
Pologne	6472	5 %
France	5652	4 %
Espagne	3740	3 %
République Tchèque	3291	3 %
Slovaquie	2525	2 %
Roumanie	2218	2 %
Italie	1159	1 %

Source : Eurofund.

Pour saisir toute l'ampleur de la crise de l'emploi, il est important de garder à l'esprit que la base de données Eurofund ne recense que les annonces de suppressions et de créations d'emplois publiées dans la presse. Elle ne tient pas compte des pertes d'emplois dues à la

restructuration des petites entreprises, au non-remplacement des travailleurs partant à la retraite et à la réduction de l'emploi temporaire.

Si l'on prend l'exemple de la France, le nombre réel d'emplois permanents perdus dans le secteur de la sous-traitance automobile au cours de la période 2020-2024 était près de trois fois supérieur aux pertes d'emplois annoncées dans la base de données Eurofund (tableau 2). Si l'on inclut la réduction du nombre de travailleurs temporaires employés dans le secteur automobile français au cours de cette période (23 %), dont les deux tiers dans le secteur de la sous-traitance, le nombre total d'emplois permanents et temporaires perdus en France a été quatre fois plus élevé que celui enregistré dans la base de données Eurofund. Au niveau européen, cela se traduirait par pas moins de 400 000 emplois directs perdus entre 2020 et 2024.

Tableau 2. Pertes d'emplois chez les équipementiers automobiles en France – Annonces de suppressions d'emplois d'Eurofund, pertes d'emplois permanents de l'ACOSS, réductions du nombre de travailleurs temporaires de l'INSEE (2020-2024)

	2020-2024	En %
Annonces de suppressions d'emplois par Eurofund	-5 652	
Suppressions d'emplois permanents	-13 351	-11
Réduction du nombre de travailleurs temporaires employés dans l'industrie automobile (70 % employés par des fournisseurs)	-10 441	-23

Sources : Eurofond, ACOSS/URSAFF, INSEE.

Le défi de l'électrification devient une bataille difficile

L'interaction entre l'impact cumulé de ces trois crises « successives » et la transition rapide vers l'électrification, entamée en 2020 et accélérée par la modification « Fit for 55 » de 2022 du règlement européen sur les émissions de CO₂, ajoute une difficulté supplémentaire pour les équipementiers automobiles.

L'électrification représente un défi majeur pour le secteur automobile européen : un véhicule électrique contient moins de pièces et de composants qu'un véhicule à moteur à combustion interne, et plusieurs des composants spécifiques aux VE (batteries et électronique de puissance) sont actuellement principalement importés d'Asie. Afin de faire face à l'abandon progressif de la technologie des moteurs à combustion interne et à la transition vers les VE, les équipementiers automobiles doivent investir dans de nouvelles technologies de produits et de procédés, ainsi que dans la reconversion de leur main-d'œuvre. L'érosion continue de leur rentabilité depuis 2022 rend ces investissements de plus en plus difficiles. Même pour la minorité de plus en plus réduite d'entreprises qui ont conservé une « rentabilité saine », il existe des incertitudes majeures concernant la demande et les contrats futurs. En l'absence de politiques visant à remédier aux conséquences de ces crises cumulées et à garantir une protection contre la concurrence croissante des prix chinois, les équipementiers automobiles retardent ou suppriment ces investissements, ou les réorientent vers d'autres marchés.

Selon Oxford Economics, le ratio CAPEX/chiffre d'affaires de l'industrie européenne de la sous-traitance automobile a régulièrement baissé, passant de 13 % en 2021 à 10 % en 2023, et stagne actuellement à 10,4 % (source : CLEPA/Oxford Economics). De plus, dans

la dernière enquête CLEPA-McKinsey Pulse Check (27/11/2025), seules 10 % des entreprises interrogées prévoyaient de se développer et d'investir en Europe, contre 49 % en Amérique du Nord, 42 % en Asie et 35 % en Chine¹⁴.

De crise en crise : la vague chinoise est la prochaine

L'industrie européenne des équipementiers automobiles a clairement été la plus durement touchée par les crises successives qui ont secoué le secteur depuis la pandémie de Covid. Le nombre d'emplois perdus, de fermetures d'usines et de faillites enregistrés au cours des deux dernières années (2024-2025) est sans précédent, même comparé à l'impact de la crise financière de 2008 ou de la crise du Covid de 2020. Les marges ont été érodées jusqu'à des niveaux insoutenables, alors même que des investissements importants sont nécessaires pour faire face à la transition vers les véhicules électriques et à la digitalisation. L'ensemble du secteur traverse une tempête parfaite et lutte pour sa survie. Le problème, c'est que la plus grosse vague est encore à venir alors même que le déclenchement de la troisième guerre du Golfe par les Etats-Unis et Israël va précipiter un nouveau choc énergétique après celui de 2022.

¹⁴ Source : <https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/11/CLEPA-Pulse-Check-Nov-2025-PR-.pdf>

2. La grande divergence chinoise : de l'Eldorado au rouleau compresseur

« Une fois que la Chine a rejoint l'OMC, les frontières du commerce et de la sécurité ont commencé à diverger. Nous avons toujours commercé au-delà de l'alliance, mais jamais auparavant avec un pays d'une telle envergure, et avec l'ambition de devenir lui-même un pôle distinct. Certains États ont recherché un avantage absolu par des stratégies mercantilistes, imposant la désindustrialisation à d'autres, tandis que les gains restants étaient répartis de manière inégale. Dans le même temps, une intégration profonde a créé des dépendances qui pouvaient être détournées lorsque tous les partenaires n'étaient pas des alliés. L'interdépendance, autrefois considérée comme une source de retenue mutuelle, est devenue une source de levier et de contrôle. Nous sommes confrontés à une Chine qui contrôle des nœuds critiques des chaînes d'approvisionnement mondiales et qui est prête à exploiter ce levier : inonder les marchés, retenir des intrants essentiels, forcer les autres à supporter le coût de ses propres déséquilibres. » (Mario Draghi, The Foundation of New Europe, février 2026).

Le concept de « grande divergence » a d'abord été utilisé pour décrire la croissance et le développement économiques extraordinaires du monde occidental aux XIXe et XXe siècles par rapport à toutes les autres économies mondiales, et en particulier à la Chine, dont le développement économique était comparable à celui du monde occidental jusqu'au XVIIIe siècle avant de prendre du retard¹⁵. Nous assistons aujourd'hui à une deuxième « grande divergence » où c'est la Chine, et non le monde occidental, qui se développe et croît à une vitesse stupéfiante, et où c'est le monde occidental, et non la Chine, qui prend du retard.

La croissance économique plus rapide de la Chine par rapport aux économies occidentales n'est pas un phénomène récent. Depuis le début des années 2000 et l'entrée de la Chine à l'OMC, la part chinoise de la production manufacturière mondiale n'a cessé d'augmenter, passant de 5 % en 1995 à 10 % en 2005, 22 % en 2010 et 35 % en 2015. Au cours de la même période, la part de l'UE dans la production manufacturière mondiale a reculé de 26 % (1995) à 15 % (2015) et celle des États-Unis de 21 % à 13 %.

Cependant, durant cette période, la majeure partie de la croissance de la production manufacturière chinoise a été tirée par des multinationales occidentales, qui ont également conservé le contrôle des technologies et capté la majeure partie de la valeur ajoutée et des bénéfices générés par l'essor des exportations de produits « made in China ».

L'exemple des iPhones ou quand la Chine était « seulement » l'usine du monde

L'électronique grand public et les smartphones illustrent bien cette dynamique. Par exemple, en 2017, la Chine a exporté pour 16 milliards de dollars d'« iPhones 7 » vers les États-Unis, mais seulement 0,5 milliard de dollars de cette valeur (soit 3 % du coût de fabrication) est revenu à la Chine¹⁶. Sur la base d'un prix de vente moyen de 649 dollars, Apple a pu dégager une marge brute de 19 milliards de dollars grâce à la vente aux États-

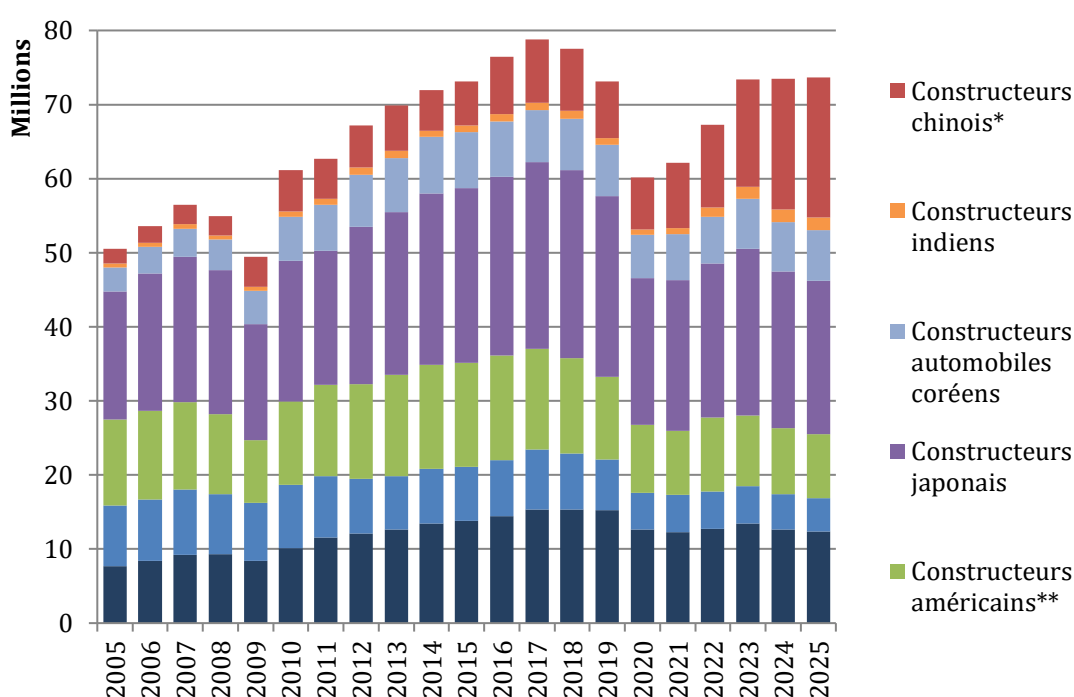
¹⁵Pomeranz, *The Great Divergence*.

¹⁶Dedrick et al., 'We Estimate China Only Makes \$8.46 from an iPhone—and That's Why Trump's Trade War Is Futile'.

Unis de ces iPhones « made in China ». Apple était l'un des exemples les plus marquants, parmi tant d'autres, de ces entreprises dites « sans usine » exploitant la Chine comme une plaque tournante d'exportation à très bas coût pour la fabrication d'ordinateurs, de produits électroniques grand public, de jouets, de jeux, d'équipements sportifs, de vêtements, de textiles, de meubles, d'appareils électroménagers, etc.

Le cas du secteur automobile est différent. La Chine est devenue au cours de cette période le marché le plus important et le plus rentable pour les voitures neuves des constructeurs automobiles occidentaux. Cela a également été le cas pour plusieurs autres secteurs stratégiques tels que les machines-outils, les robots industriels, les pièces mécaniques, électriques et électroniques, les autres équipements de transport, etc.

Figure8 . Production automobile mondiale par groupe national de constructeurs automobiles (2005-2025)



Source : Inovev ; *Les coentreprises avec des entreprises occidentales ne sont pas incluses.

Entre 2005 et 2017, la production mondiale d'automobiles a augmenté de 28 millions d'unités (soit 53 %) et la quasi-totalité de cette croissance s'est produite en Chine (22 millions d'unités). Les constructeurs automobiles occidentaux ont capté la majeure partie de cette croissance. En 2017, les constructeurs occidentaux contrôlaient 60 % de la production automobile chinoise en volume (14 millions) et une part nettement plus importante en valeur. Les constructeurs allemands, en particulier, ont produit 4,9 millions de voitures (32 % de leur production mondiale) et ont réalisé environ 45 % de leurs bénéfices totaux en Chine. En revanche, les constructeurs chinois restaient spécialisés dans les voitures d'entrée de gamme à bas prix, avec des volumes de production relativement faibles, des parts de marché fragmentées et de faibles marges¹⁷. En 2017, le secteur des véhicules à énergie nouvelle (BEV et PHEV) était encore quasi inexistant en

¹⁷Smitka, 'China's Auto Industry'; Wang and Kimble, 'Leapfrogging to Electric Vehicles'; Wang et al., *Geely Drives Out*; Balcet et al., 'Geely'.

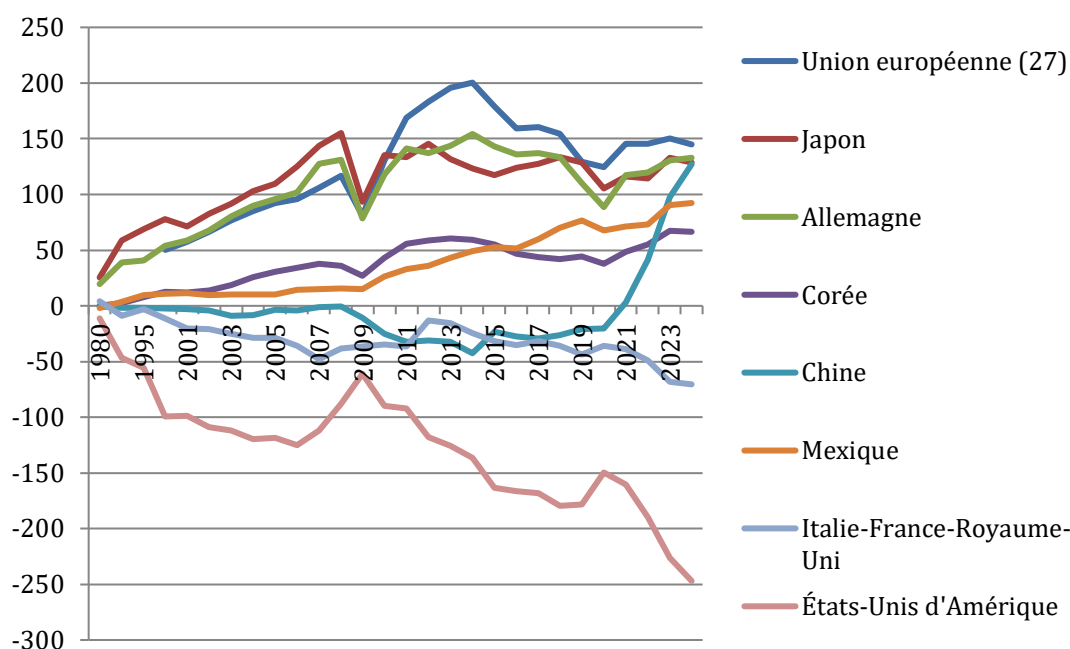
termes de volumes de production (648 000 unités, soit 2,3 % de part de marché), et la Chine était un importateur net de produits automobiles pour un montant de 30 milliards de dollars.

Avec le recul, il était difficile à l'époque de se rendre compte qu'il s'agissait là du point de basculement qui allait marquer la fin de l'« Eldorado » chinois pour les constructeurs automobiles occidentaux et le début de l'expansion mondiale rapide des constructeurs chinois, tant sur leur marché intérieur qu'à l'étranger. Deux ans plus tard, en 2019, avant la crise du Covid, le secteur des véhicules électriques (NEV), soutenu par les politiques industrielles globales et les réglementations stratégiques du Parti communiste chinois, avait atteint 1,5 million d'unités et une part de marché de 6 %, presque entièrement contrôlée par des constructeurs automobiles privés chinois. En 2023, lorsque les volumes de production mondiaux de voitures neuves ont retrouvé leur niveau d'avant la Covid, le secteur des véhicules électriques (NEV) avait atteint 8 millions d'unités et 38 % de part de marché, et les constructeurs automobiles chinois avaient doublé leur volume de production (passant de 7 à 14 millions) tout en commençant à s'étendre à l'étranger grâce à une augmentation rapide des exportations et des investissements directs étrangers (IDE). En 2025, le secteur des véhicules électriques (NEV) a déjà dépassé le secteur des véhicules à moteur à combustion interne (ICE) en Chine (12 millions de véhicules par an et 54 % de part de marché) et l'industrie automobile chinoise est devenue le principal exportateur mondial de produits automobiles. Sa part dans la production automobile mondiale est passée de 10 % en 2017 à 26 % en 2025, tandis que, pendant la même période, la part des constructeurs automobiles européens a reculé de 30 % à 23 %.

2.1. L'Europe est devenue la principale destination mondiale des exportations automobiles chinoises

De par son ampleur et sa rapidité, la croissance des exportations chinoises à l'échelle mondiale a été exceptionnelle. La balance commerciale de la Chine en matière de produits automobiles est passée d'un déficit de 20 milliards de dollars en 2020 à un excédent de 127 milliards de dollars en 2024 (187 milliards de dollars en incluant les batteries). Même comparée à la croissance rapide des exportations japonaises dans les années 1980 et des exportations coréennes dans les années 2000, la vitesse à laquelle la Chine est devenue le leader mondial de l'exportation de produits automobiles est sans précédent (figure 9).

Figure9 . Balance commerciale des produits automobiles (hors batteries) de l'Union européenne et des principaux pays automobiles (1980-2024)



Source : OMC

Cette croissance exceptionnelle des exportations chinoises, qui n'est pas spécifique au secteur automobile mais concerne presque tous les produits manufacturés, même si à des degrés divers¹⁸, a déclenché une vague exceptionnelle de politiques protectionnistes (tableau 3). Presque tous les principaux marchés automobiles ont augmenté leurs droits de douane sur les importations de voitures neuves et de pièces automobiles en provenance de Chine au-delà de 30 % et jusqu'à 100 % pour les États-Unis, le Canada et l'Inde (sur les véhicules électriques à batterie, entre autres).

¹⁸Camille Boullenois and Agatha Kratz, *If Not Tariffs, Then What?*

Tableau3 . Droits de douane sur les véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et les véhicules électriques à batterie (BEV) chinois

	Véhicules à moteur à combustion interne (ICE - HEV - PHEV)	Véhicules à batteries
Inde	70 %	100 %
États-Unis	27,50 %	100 % + IRA
Canada	6,10 %	100 % → 6,10 % (+quota)
Mexique	50 %	
Turquie	50 %	
Russie	15 % + frais de recyclage (taxes)	
UE	10 %	+8 à 35 % (2024)
Brésil	35 %	
Argentine	35 %	
Royaume-Uni	10 %	

Source : OMC.

Par ailleurs, entre 2019 et 2024, le nombre moyen de politiques de contenu local mises en œuvre chaque année dans le secteur automobile afin de protéger les chaînes d'approvisionnement nationales a presque triplé par rapport à la période 2009-2018, et en moyenne 16 % de ces politiques visaient le secteur automobile¹⁹. Dans ce contexte de convergence généralisée vers des politiques de réduction des risques et de découplage vis-à-vis de la Chine, visant à soutenir les industries stratégiques nationales et à préserver la souveraineté industrielle et technologique, l'UE est restée la principale exception.

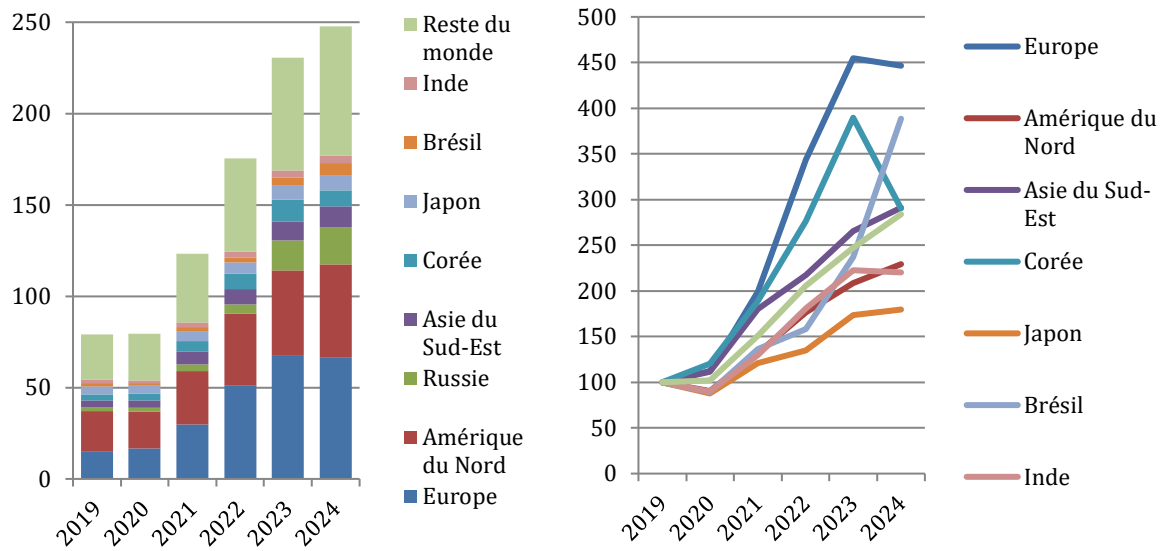
L'UE représentait moins de 1 % des politiques de contenu local mises en œuvre à l'échelle mondiale entre 2009 et 2024²⁰. Les droits de douane supplémentaires introduits en 2024 sur les importations en provenance de Chine de véhicules électriques à batterie (BEV) et de prolongateurs d'autonomie (8 à 35 % selon les groupes chinois) ont certes marqué un tournant dans la doctrine européenne vis-à-vis des exportations automobiles chinoises, mais restent néanmoins modestes en comparaison internationale²¹. Les droits de douane sur les pièces automobiles (3,5 % à 5 %) et les batteries (1,8 %), en revanche, n'ont pas été révisés et comptent parmi les plus bas au monde. L'UE se distingue clairement comme le marché régional le plus vaste et le plus ouvert aux exportations chinoises de produits automobiles.

¹⁹Pardi et al., 'Made in Europe. Local Content Policy for the European Automotive Industry'.

²⁰Pardi et al., 'Made in Europe. Local Content Policy for the European Automotive Industry'.

²¹Sebastian et al., *Ain't No Duty High Enough*.

Figure 10 . Exportations automobiles chinoises en valeur (en milliards d'euros) et sur une base 100 = 2019, par principales destinations



Source : OCDE

Si, en 2019, l'Europe ne représentait « que » 19 % du total des exportations chinoises de produits automobiles (y compris les batteries lithium-ion), cinq ans plus tard, cette part est passée à 27 %. Malgré sa crise, par rapport aux autres marchés mondiaux de voitures neuves, le marché européen a absorbé 31 % (52 milliards de dollars) de la croissance exceptionnelle des exportations automobiles chinoises entre 2019 et 2024 (169 milliards de dollars). Ce chiffre est supérieur à la part cumulée (22 %) des marchés nord-américain (États-Unis, Canada et Mexique – 17 %), coréen (3 %) et japonais (2 %). Dans l'ensemble, les exportations chinoises de produits automobiles vers l'Europe ont augmenté de 347 % au cours de cette période, contre 191 % vers les pays de l'ASEAN et la Corée, 129 % vers l'Amérique du Nord et 80 % vers le Japon (tableau 3).

Tableau 4. Exportations automobiles chinoises par principales destinations (2019-2024) – total, voitures neuves et pièces automobiles en valeur (en milliards d'euros)

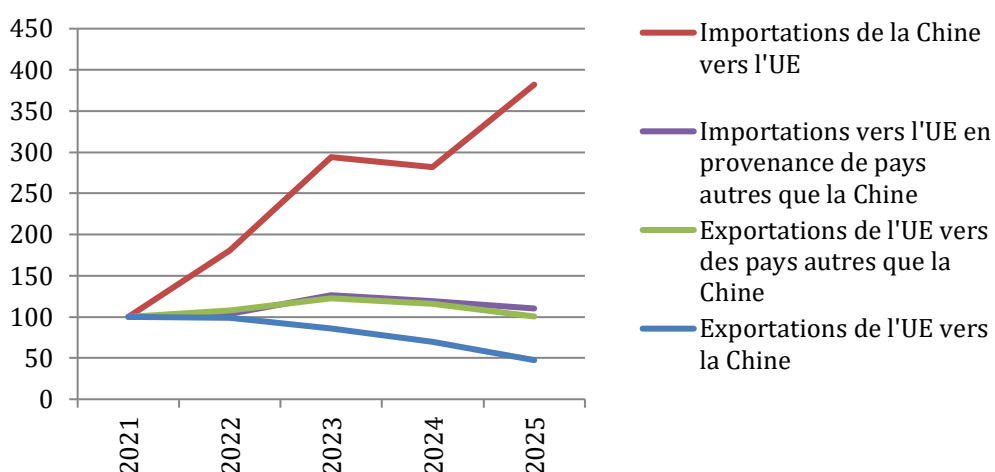
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	% dans le total des exportations chinoises (2024)	% dans la croissance totale des exportations chinoises (2019-2024)	Croissance des importations chinoises (2019-2024)
Europe	Total + batteries	14 879	16 660	29 650	51 167	67 658	66 492	27 %	31 %	347 %
	voitures neuves	974	1 875	6 883	14 367	22 569	22 520	25 %	26 %	2213 %
	pièces auto	9 713	9 224	12 503	13 994	15 205	17 288	20 %	23 %	78 %
Amérique du Nord	Total + batteries	22 284	20 135	29 318	39 337	46 515	51 090	21 %	17 %	129 %
	voitures neuves	2 541	1 960	3 239	5 282	8 854	10 301	11 %	9 %	305 %
	pièces auto	17 029	14 993	19 949	22 165	20 937	21 900	26 %	15 %	29 %
Russie	Total + batteries	2 071	2 005	3 721	4 862	16 372	20 384	8 %	11 %	884 %
	voitures neuves	376	409	1 193	1 683	11 659	15 210	17 %	18 %	3945 %
	pièces auto	1 508	1 399	2 262	2 829	4 249	4 683	5 %	10 %	210 %
Asie du Sud-Est	Total + batteries	3 891	4 344	7 000	8 468	10 340	11 325	5 %	4 %	191 %
	voitures neuves	139	128	332	742	2 795	2 527	3 %	3 %	1724 %
	pièces auto	2 321	2 163	3 266	3 893	3 600	4 118	5 %	6 %	77 %
Corée	Total + batteries	3 035	3 647	5 729	8 385	11 826	8 814	4 %	3 %	190 %
	voitures neuves	82	63	149	330	845	1 529	2 %	2 %	1 773 %
	pièces auto	1 735	1 960	2 433	2 634	2 989	3 239	4 %	5 %	87 %
Japon	Total + batteries	4 603	4 041	5 563	6 200	7 999	8 267	3 %	2 %	80 %
	voitures neuves	35	24	209	356	620	869	1 %	1 %	2376 %
	pièces auto	3 743	3 050	4 006	4 169	4 905	5 026	6 %	4 %	34 %
Brésil	Total + batteries	1 691	1 510	2 311	2 675	4 011	6 573	3 %	3 %	289 %
	voitures neuves	206	197	332	366	1 570	3 520	4 %	4 %	1608 %
	pièces auto	1 202	999	1 597	1 835	1 959	2 491	3 %	4 %	107 %
Inde	Total + batteries	1 856	1 665	2 413	3 354	4 133	4 090	2 %	1 %	120 %
	voitures neuves	51	30	41	61	110	114	0 %	0 %	123 %
	pièces auto	926	848	1 151	1 229	1 374	1 451	2 %	2 %	57 %
Reste du monde	Total + batteries	24 907	25 465	37 630	51 141	61 657	70 704	29 %	27 %	184 %
	voitures neuves	3 989	4 710	10 957	19 374	27 117	33 893	37 %	36 %	750 %
	pièces auto	14 801	14 508	18 506	21 919	24 035	25 259	30 %	32 %	71 %

Source : Statistiques équilibrées du commerce international de marchandises (BIMTS) - HS2017-4D (OCDE).

2.2. Automobiles : les droits de douane supplémentaires ne sont pas assez élevés

L'introduction en 2024 de droits de douane supplémentaires exceptionnels (8 % à 35 %) sur les importations de véhicules électriques à batterie (BEV) et de véhicules à autonomie prolongée (range-extenders) chinois devait réduire le nombre de voitures chinoises importées en Europe. Cela n'a manifestement pas été le cas. En 2025, les importations chinoises de voitures neuves en Europe (UE-27) sont restées stables en valeur (environ 13 milliards d'euros), mais leur volume total en kg a augmenté de 55 %, tandis que la part de marché des marques chinoises a doublé pour atteindre 6 % (8 % si l'on inclut Volvo, détenue par Geely) et dépassait déjà 10 % sur plusieurs marchés européens clés (Italie, Espagne et Royaume-Uni).

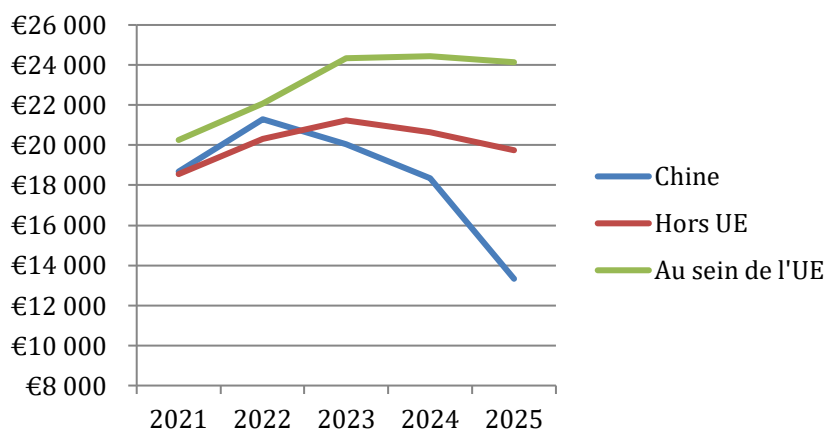
Figure11 . Importations et exportations de voitures de l'UE (kg, base 100 - 2021)



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes HS 2-4-6 et CN 8

Dans l'ensemble, le volume des importations de voitures neuves en provenance de Chine a presque quadruplé entre 2021 et 2025 (+382 %), tandis que les exportations de voitures neuves de l'UE vers la Chine ont diminué de moitié tant en volume (-53 %) qu'en valeur (-52 %).

Figure12 . Valeur moyenne de 1 500 kg d'importations de voitures vers l'UE



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes HS 2-4-6 et CN 8

Cette pénétration continue des importations chinoises de voitures neuves sur le marché unique a été favorisée par une politique de prix extrêmement agressive : en moyenne, la valeur d'une voiture de 1,5 tonne importée de Chine vers l'Europe a baissé de 27 % (5021 €) entre 2024 et 2025. L'écart de valeur déjà important qui existait par rapport à une voiture équivalente importée entre pays européens est passé de 6 000 € en 2024 à environ 11 000 € (figure 11).

Les voitures chinoises sont indéniablement devenues plus compétitives en termes de technologie, de qualité et de prix. Il est toutefois tout aussi évident que la Chine exporte de plus en plus ses surcapacités et ses guerres des prix par le biais du dumping économique.

Les guerres des prix et la surcapacité chinoises sont désormais directement exportées vers l'UE

Entre 2020 et 2025, la marge brute sur les véhicules particuliers en Chine est passée de plus de 7,5 % à 4,5 %²², le prix de vente moyen des voitures chinoises a chuté de 30 640 \$ à 24 320 \$²³ tandis que la surcapacité est passée de 40 % à près de 60 %. En 2025, la Chine affichait une capacité inutilisée record d'environ 28 millions de véhicules, et pourtant de nouvelles capacités continuent d'être ajoutées, car tous les principaux gouvernements régionaux et leurs « champions » automobiles respectifs continuent de brûler de l'argent pour se disputer des parts de marché, tandis que de nouveaux acteurs ne cessent d'entrer sur le marché.

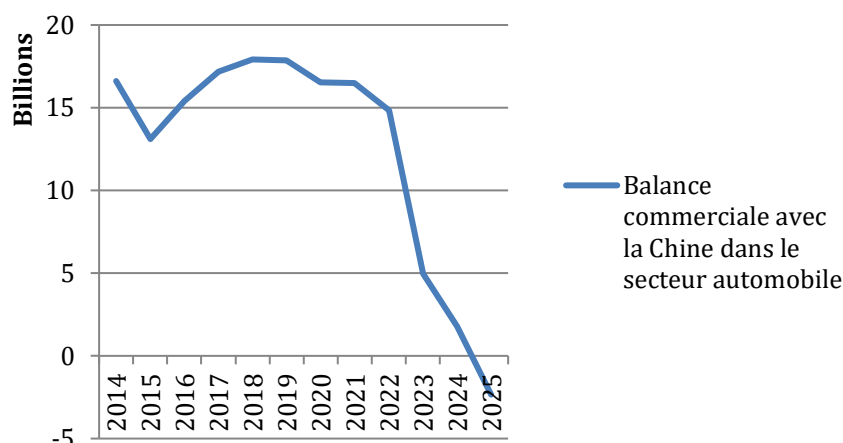
NIO, une entreprise créée en 2014, est un bon exemple du premier groupe de constructeurs : autrefois entreprise privée, NIO a été renflouée à deux reprises par le gouvernement provincial de l'Anhui ; elle continue de perdre de l'argent, mais elle continue d'augmenter sa capacité en lançant de nouvelles marques (Firefly et Onvo en 2025) et en se positionnant sur des segments à bas prix. Toutes les entreprises publiques telles que FAW, GAC, BAIC, Changan, Dongfeng, SAIC et leurs coentreprises avec des constructeurs occidentaux appartiennent également à ce groupe : elles souffrent d'énormes surcapacités de production de véhicules à moteur à combustion interne (dont la part du marché chinois est passée de 95 % en 2020 à 45 % en 2025) tout en investissant massivement pour créer de nouvelles capacités destinées au marché des véhicules à énergie nouvelle, où, malgré ces efforts, leur part de marché combinée stagne depuis 2021 en dessous de 20 %.

Les nouveaux constructeurs automobiles issus du secteur des télécommunications, tels que HIMA (Huawei) et la division automobile de Xiaomi, sont de bons exemples du deuxième groupe des constructeurs (les nouveaux entrants) : ils ont démarré la production en 2022 (HIMA) et 2024 (Xiaomi) et ont pourtant déjà conquis, respectivement, 9 % et 5 % du marché des véhicules à énergie nouvelle, soit cinq fois plus que la part de marché cumulée de toutes les marques allemandes. BYD, le principal gagnant à ce jour de la guerre des prix en cours, appartient également à ce groupe : à l'origine fabricant de batteries pour smartphones, puis pour voitures, BYD n'est entré sur le marché des véhicules électriques (NEV) qu'en 2020, avec une part de marché inférieure à 1 %, et a atteint en 2025 une part de marché de 15 %, devenant ainsi le principal producteur et exportateur mondial de véhicules électriques, devant Tesla.

²²Smitka, 'Restructuring China's Auto Industry'.

²³Hamlin, 'China's Carmakers Are Heading for a Crash'.

Figure13 . Balance commerciale de l'UE sur les voitures - avec la Chine (€)

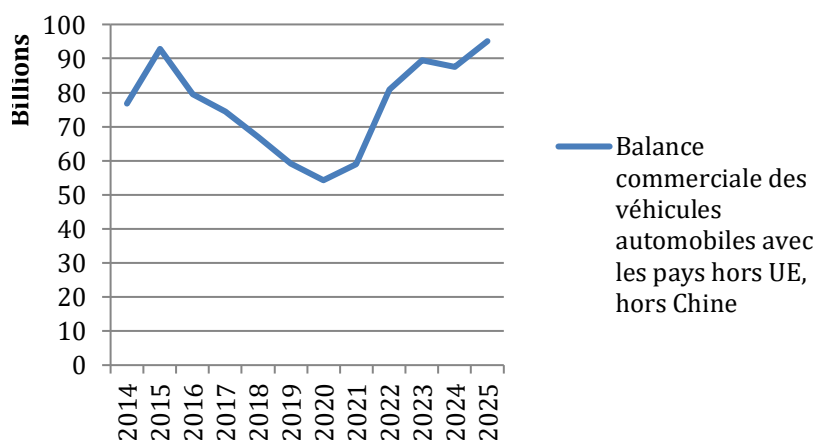


Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes HS 2-4-6 et CN 8. * Les données pour 2025 ont été extrapolées sur la base des tendances du premier semestre

Les conséquences pour les constructeurs automobiles européens de cette spirale insoutenable de guerre des prix acharnée et de surcapacité croissante sont évidentes. En Chine, leurs parts de marché s'effondrent : de 27 % en 2020 à 13 % en 2025 pour les marques allemandes. Ce qui constituait autrefois l'essentiel de leurs bénéfices (environ la moitié de l'EBIT du groupe VW a été réalisé en Chine entre 2015 et 2018, et entre 30 % à 40 % pour Mercedes et BMW) s'amenuise désormais, voire se transforme en pertes, tandis que les exportations de l'Europe vers la Chine s'effondrent.

L'excédent substantiel dont disposait encore l'UE dans le commerce de voitures neuves avec la Chine il y a seulement quatre ans (15 milliards d'euros en 2022) s'est transformé en un déficit de 2,5 milliards d'euros en 2025 (figure 13). Il est intéressant de noter qu'avec tous les autres pays hormis la Chine, l'industrie automobile européenne est restée compétitive malgré la crise de l'inflation des prix de l'énergie, avec un excédent commercial record de 95 milliards d'euros atteint en 2025 (figure 14).

Figure14 . Balance commerciale de l'UE sur les voitures - avec les pays tiers hors UE autres que la Chine (€)



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes HS 2-4-6 et CN 8 / * Les données pour 2025 ont été extrapolées sur la base des tendances de 2021

Pourtant, les constructeurs automobiles européens, même protégés par les droits de douane exceptionnels introduits en 2024, ne peuvent rivaliser avec la concurrence agressive sur les prix des marques chinoises, alimentée par l'exportation de surcapacités et la guerre des prix. À mesure qu'ils perdent des parts de marché en Chine, ils en perdent au même rythme en Europe. Sur un marché européen qui, en 2025, restait encore 17 % en deçà de son niveau d'avant la pandémie, l'expansion rapide des marques chinoises exerce une pression croissante sur les volumes et les marges tant des constructeurs automobiles que des équipementiers.

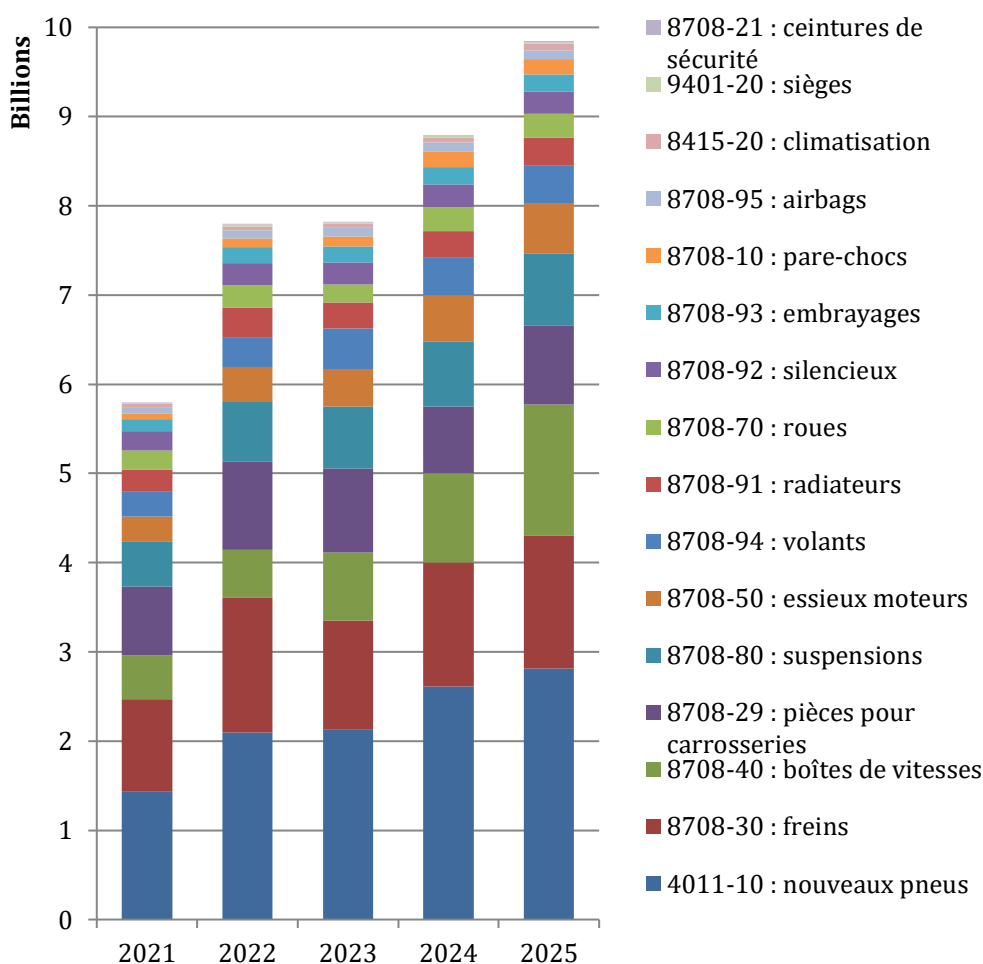
Pour les équipementiers automobiles, cependant, la principale menace vient désormais de l'intérieur. Alors que les constructeurs automobiles européens sont confrontés à une concurrence chinoise croissante, ils sont également tentés de délocaliser leur approvisionnement et leur développement de produits vers la Chine, afin de réduire rapidement leurs coûts et de concurrencer les produits chinois avec des produits chinois (l'approche « Made with China »).

L'énorme surcapacité, toujours croissante, créée en Chine offre de nombreuses opportunités pour le faire. C'est pourquoi les droits de douane exceptionnels sur les importations de voitures chinoises n'ont aucun effet protecteur pour la chaîne d'approvisionnement européenne. Les équipementiers automobiles européens sont directement confrontés au même type de concurrence tarifaire très agressive que celle à laquelle sont confrontés les constructeurs automobiles sur le marché des voitures neuves, mais sans aucune protection.

2.3. Pièces automobiles : la vague chinoise prend de l'ampleur

Même avant la crise du Covid-19, la Chine était déjà devenue une plaque tournante mondiale pour la production de pièces automobiles. En 2019, la Chine était déjà le premier exportateur mondial de pneus et de freins, et le troisième exportateur mondial de pièces de carrosserie et de pièces de moteur²⁴. Depuis 2019, les exportations de pièces automobiles en provenance de Chine ont encore augmenté de 61 %, soit 32 milliards de dollars (tableau 3). L'Europe est à nouveau devenue la principale destination de ces exportations en forte croissance, absorbant 23 % de cette croissance, bien devant les États-Unis (15 %), la Corée (5 %) et le Japon (4 %).

Figure15 . Importations de pièces automobiles de la Chine vers l'UE (€)



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes SH 2-4-6 et CN 8 / * Les données pour 2025 ont été extrapolées sur la base des tendances de 2021

²⁴Kratz et al., *China and the Future of Global Supply Chains*.

Tableau 5 . Production de pièces automobiles, importations en provenance de Chine et exportations vers la Chine (2021-2025)

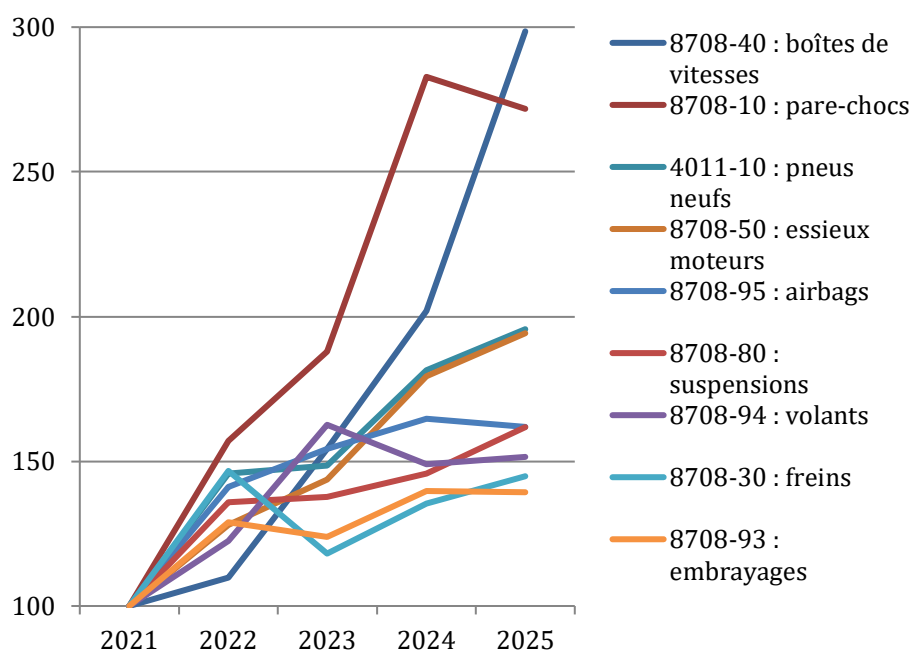
2021-2025	Production UE-27	Importations en provenance de Chine	Exportations vers la Chine
Pièces automobiles (8708)	-10,4 %	+64,4 %	-31
Pneus (4011)	-15,0	+95,6 %	-43

Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes HS 2-4-6 et CN 8. * Les données pour 2025 ont été extrapolées sur la base des tendances du premier semestre

La forte baisse de la production de pièces automobiles (-10,4 %) et de pneus (-15 %) entre 2021 et 2025, malgré la reprise partielle de la production automobile européenne au cours de cette période, a été principalement due à cette augmentation rapide des importations chinoises, qui s'est accompagnée d'une baisse parallèle des exportations européennes vers la Chine (tableau 5).

La fabrication de toutes les pièces et composants en Europe a été affectée par cette croissance rapide des importations, tant pour les fournisseurs de premier rang que pour ceux de deuxième rang. Mais certains sous-secteurs ont été plus durement touchés que d'autres. Les importations de boîtes de vitesses en provenance de Chine ont triplé, celles de pare-chocs ont augmenté de 171 % et les importations de pneus et d'essieux moteurs ont presque doublé depuis 2021 (figure 15).

Figure 16 . Importations de pièces automobiles de la Chine vers l'UE (€, base 100 - 2021)



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 par HS2-4-6 et CN8 / * Les données pour 2025 ont été extrapolées sur la base des tendances du premier semestre

L'analyse de la base de données Eurofund montre une forte corrélation entre le nombre record de suppressions d'emplois annoncées par les équipementiers automobiles depuis 2024 et la croissance des importations chinoises : 61 % des 76 000 suppressions d'emplois annoncées entre janvier 2024 et juin 2025 concernaient les sous-secteurs les plus touchés par la croissance des importations chinoises (>50 %).

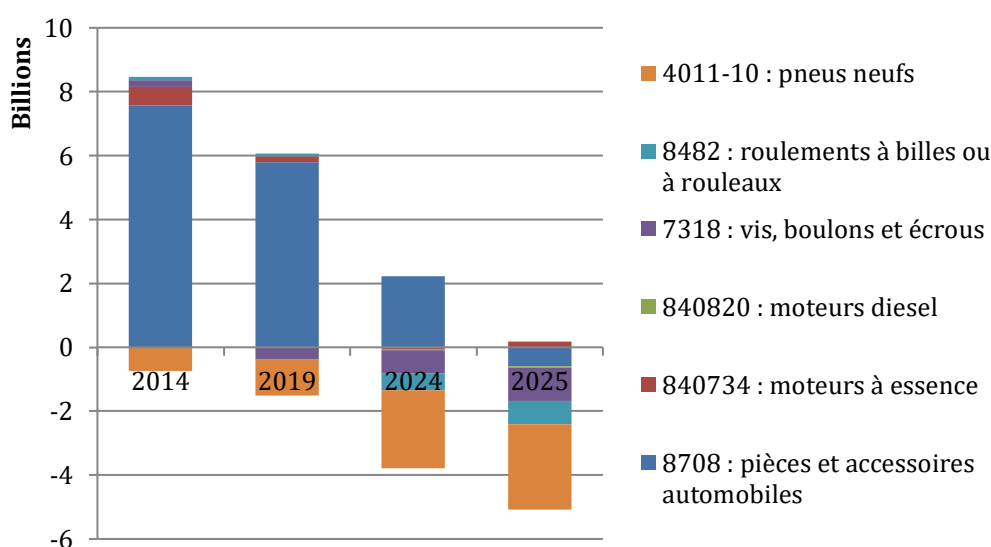
Tableau6 . Balance commerciale de l'UE avec la Chine pour les pièces automobiles (2014-2015)

Milliards d'euros	2014	2019	2024	2025
Balance commerciale des pièces automobiles**	7,7	4,6	-1,5	-4,9 €*
Avec batteries lithium-ion	7,3 €	2,2 €	-21 €	-28 €*

Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes SH 2-4-6 et NC 8 / * Les données pour 2025 ont été extrapolées sur la base des tendances du premier semestre / ** Codes douaniers 401110, 8482, 7318, 840820, 840734, 8708

L'évolution de la balance commerciale de l'UE avec la Chine pour les pièces automobiles entre 2014 et 2025 montre une nette accélération de sa détérioration : passant d'une perte annuelle de 0,6 milliard d'euros entre 2014 et 2019 à une perte annuelle de 1,2 milliard d'euros entre 2019 et 2024, puis de 3,4 milliards d'euros entre 2024 et 2025. L'excédent de 4,6 milliards d'euros enregistré en 2019 s'est transformé en un déficit de 4,9 milliards d'euros en 2025. Si l'on inclut les batteries lithium-ion dans le commerce des pièces automobiles, la perte annuelle entre 2019 et 2024 grimpe à 4,6 milliards d'euros, et à 7 milliards d'euros en 2025.

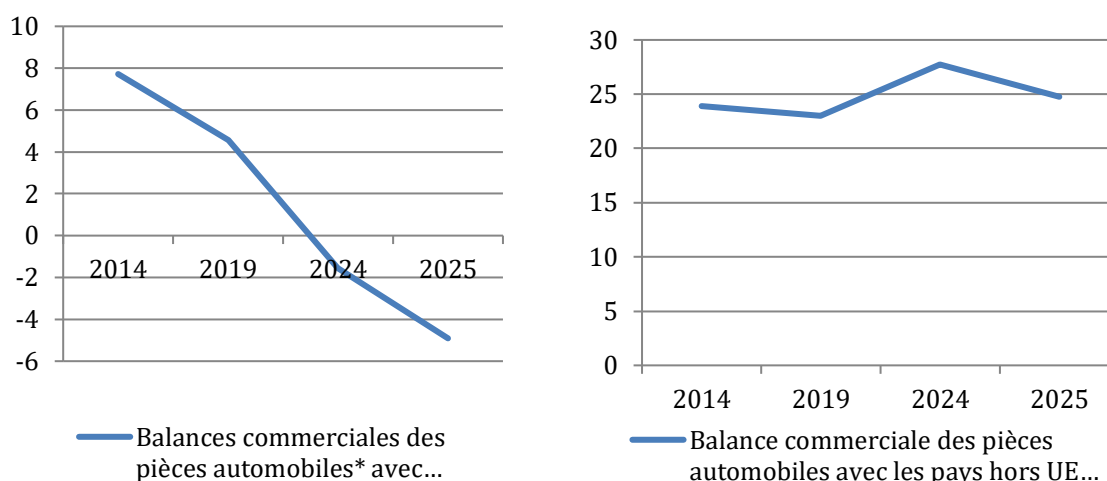
Figure17 . Balance commerciale de l'UE avec la Chine pour les pièces automobiles par principaux codes douaniers (€)



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes SH 2-4-6 et NC 8 - données 2025 extrapolées à partir des tendances du premier semestre * Comprend les codes 8708, 7312, 8482, 401110, 840734, 840820.

La détérioration rapide de la balance commerciale avec la Chine concerne toutes les pièces automobiles, tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement et tous les pays de l'UE. En 2025, à l'exception d'un très léger excédent dans le commerce des moteurs à essence (0,2 milliard d'euros), le commerce de toutes les pièces automobiles était déficitaire. Parmi les pays de l'UE, seule l'Allemagne a conservé un excédent commercial en baisse avec la Chine sur les pièces automobiles (3,9 milliards d'euros en 2025, contre 8 milliards d'euros en 2019), mais avec une perte record de 2,4 milliards d'euros dans le commerce en 2025.

Figure 18 . Balance commerciale de l'UE sur les pièces automobiles avec la Chine (en milliards d'euros - à gauche) et avec le reste du monde (en milliards d'euros - à droite)**



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes HS 2-4-6 et CN 8 / *Données 2025 extrapolées à partir des tendances du premier semestre ** Comprend les codes 8708, 7312, 8482, 401110, 840734, 840820

La comparaison avec la balance commerciale de l'UE sur les pièces automobiles avec le reste du monde confirme que l'industrie automobile européenne reste très compétitive face à toutes les autres industries, à l'exception de la chinoise. De toute évidence, comme l'a déclaré Mario Draghi dans son discours devant le Parlement européen (17/09/2024), le problème est que « la concurrence soutenue par l'État chinois représente une menace pour des industries par ailleurs productives »²⁵.

Éléments de preuve issus des mesures antidumping prises par l'UE à l'encontre de la Chine dans le secteur des fixations

Le secteur des fixations est l'un des rares secteurs de la sous-traitance automobile à avoir cherché et obtenu de l'Union européenne des mesures antidumping à l'encontre de la Chine. Les mesures antidumping font l'objet d'une procédure complexe et longue (8 à 12 mois), fondée sur des éléments de preuve précis fournis par chaque secteur et sur une enquête approfondie menée par l'UE. Les mesures antidumping sont spécifiques à certains produits et procédés et concernent un nombre limité de codes douaniers dans chaque procédure. Dans le cas des fixations, 10 codes douaniers sur 31 ont été concernés par des mesures antidumping, avec un

²⁵ Draghi, *The Future of European Competitiveness*.

droit antidumping de 85 % de 2009 à 2013 (règlement 91/2009) et de 86,5 % de 2022 à 2026 (règlement 191/2022)²⁶.

Dans les 10 codes douaniers protégés par les droits antidumping, l'industrie européenne des éléments de fixation a augmenté à la fois sa production (+16,5 % en volume) et sa part de marché (+3,7 %) entre 2008 et 2025, tandis que les exportations chinoises vers l'UE ont diminué de 51,2 % en volume et de 16,7 % en part de marché. Pour les 21 codes douaniers non soumis à des droits antidumping, la production a baissé de 23,3 % en volume et de 15,9 % en part de marché, tandis que les importations chinoises vers l'UE ont augmenté de 83,5 % en volume et de 16,3 % en part de marché (source : Eurostat).

²⁶ L'industrie des fixations a également obtenu des mesures antidumping pour la période 2014-2018, mais celles-ci ont été annulées par l'UE en 2016 en raison d'un vice de procédure exploité par les concurrents chinois.

2.4. Un jeu à somme nulle : pourquoi la chaîne d'approvisionnement européenne lutte pour sa survie

Les importations chinoises de pièces automobiles vers l'Europe ont presque doublé depuis 2019. Cependant, leur part dans le total des importations européennes de pièces automobiles reste relativement faible en 2025 : elle est passée de 4 % à 7 %, tandis que les importations intra-UE ont reculé de 80 % à 78 %. La raison pour laquelle ce « léger » changement a déjà eu un effet si devastateur est directement liée à l'impact cumulé des trois crises successives analysées précédemment. Avec autant de fournisseurs automobiles opérant au seuil de rentabilité ou en dessous (figure 6 ci-dessus), la perte de revenus générée par ce glissement vers l'approvisionnement chinois (environ 6 milliards d'euros sur un commerce total d'environ 250 milliards d'euros en 2025), combinée à la baisse parallèle des exportations de l'UE vers la Chine, s'est déjà traduite par des licenciements massifs et des fermetures d'usines. Il s'agit d'un jeu à somme nulle où la majorité des fournisseurs basés dans l'UE luttent pour leur survie.

Cependant, il faut également comprendre que la pénétration des importations chinoises a jusqu'à présent été ralentie par deux obstacles majeurs :

- 1) L'approvisionnement en pièces automobiles est organisé selon une logistique « juste à temps » à proximité des usines d'assemblage des constructeurs automobiles ; remplacer l'approvisionnement régional par un approvisionnement à longue distance est difficile, coûteux et ne concerne généralement que les pièces les plus légères et les plus standardisées, qui peuvent être stockées dans des entrepôts d'où elles peuvent être livrées en JIT ; comme nous le verrons plus en détail par la suite, un contenu local régional élevé dans le secteur automobile est la norme, les importations transcontinentales étant l'exception ;
- 2) En raison de cette forte intégration régionale, les constructeurs automobiles et les fournisseurs ont tendance à développer des relations à long terme et sont liés par des contrats couvrant la durée de vie complète (5 à 7 ans) ou la demi-durée de vie (3 à 5 ans pour les restylages) d'un modèle ; il est donc rare de changer de contrat (réapprovisionnement) lorsque les modèles sont déjà en production ;

Aujourd'hui, ces obstacles sont en passe d'être levés.

D'une part, les équipementiers automobiles chinois, leurs constructeurs automobiles et les gouvernements régionaux chinois qui les soutiennent ont constitué, au cours des deux dernières années, une flotte de nouveaux navires en pleine expansion afin d'augmenter le volume des exportations et de réduire le coût logistique par unité exportée, tout en mettant en place un réseau d'entrepôts en Europe pour stocker les pièces et garantir une livraison JIT aux constructeurs automobiles.

Les ports européens ont également renforcé leur capacité à gérer cet afflux croissant de marchandises, grâce à d'importants nouveaux investissements réalisés par des entreprises publiques chinoises, telles que COSCO Shipping (la plus grande compagnie maritime au monde et le cinquième opérateur de terminaux) et China Merchants Port Holdings (le sixième opérateur de terminaux), ainsi que par des entreprises privées chinoises telles que Hutchison Ports (le deuxième opérateur de terminaux) ; ces trois entreprises détiennent actuellement des participations dans 33 terminaux maritimes de

conteneurs en Europe (contre 4 aux États-Unis), dont 12 dans lesquels elles exercent un contrôle majoritaire²⁷.

D'autre part, les constructeurs automobiles basés dans l'UE cartographient, depuis plusieurs mois déjà, des fournisseurs chinois alternatifs pour toutes les pièces et tous les composants actuellement approvisionnés en Europe pour les modèles existants. Cette cartographie a été réalisée directement en Chine via des entités d'ingénierie et d'achat dédiées, existantes ou nouvellement créées²⁸. L'écart de prix rapporté est d'environ 30 % pour la Chine, ce qui correspond aux conclusions de l'étude Roland Berger CLEPA²⁹. Le transfert de l'approvisionnement de l'Europe vers la Chine, lié au lancement de nouveaux modèles et de restylages au cours des cinq prochaines années, est estimé à environ 20-25 % du total des achats, ce qui ferait passer la part moyenne de contenu local européen dans la production automobile d'environ 85 % (2024)³⁰ à environ 65 % (2030).

Cette perte estimée repose sur un échantillon d'entretiens menés auprès d'ingénieurs et d'acheteurs de constructeurs automobiles en France. Elle est supérieure aux prévisions de l'étude Roland Berger CLEPA (11 %-15 %) et cohérente avec les réponses des fournisseurs basés en France à l'enquête Gerpisa-Clifa de mars 2025.

Au total, 108 entreprises ont participé à l'enquête, et les trois quarts d'entre elles ont déclaré qu'au moins plus de 15 % de leur production actuelle est menacée par le transfert de l'approvisionnement vers des pays à très bas coûts au cours des 5 prochaines années, avec une moyenne de 30 à 50 % pour leur production en France, et de 15 à 30 % pour leur production en Europe (figure 19).

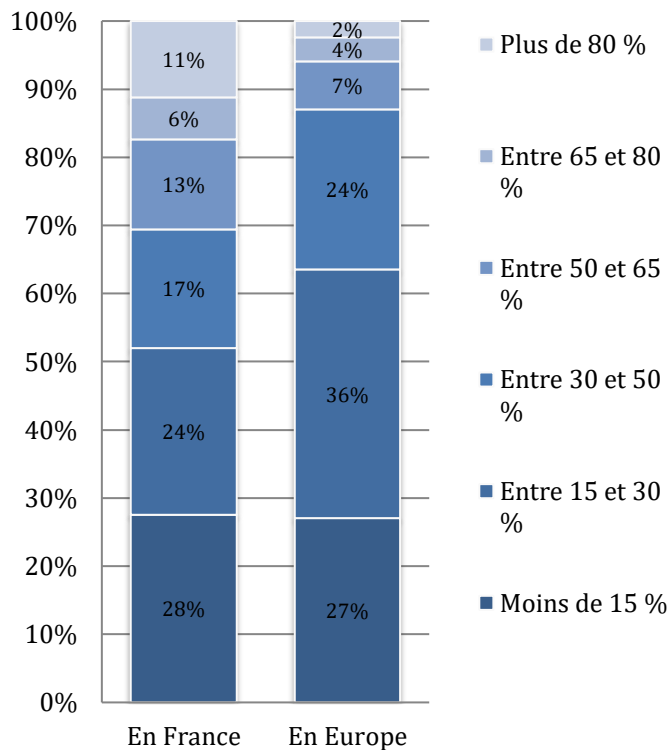
²⁷Karin Smit Jacobs, 'Chinese Strategic Interests in European Ports'. Voir également : <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2025-03-17/turning-tide-us-pushes-back-against-chinese-influence-european>; <https://www.politico.eu/article/chinese-companies-bought-up-european-ports-and-now-brussels-is-starting-to-worry/> ;

²⁸ Les deux plus importants investissements en R&D réalisés par Renault et VW depuis la crise du Covid-19 ont été effectués en Chine : l'ACDC pour Renault, clairement axé sur le développement de produits et l'approvisionnement ; le VCTC pour VW, qui est devenu son plus grand pôle de R&D et achats.

²⁹Roland Berger, *Automotive Component – Driving EU Competitiveness and Value Creation*.

³⁰ Voir la section 3 ci-dessous.

Figure19 . Questionnaire Gerpisa-CLIFA - « Quel pourcentage de votre production en France et en Europe est menacé par les pressions exercées par les constructeurs automobiles pour délocaliser l'approvisionnement vers des pays à très bas coûts au cours des cinq prochaines années ?



Source : Questionnaire Gerpisa-Clifa, mars 2025, 108 entreprises interrogées (Pardi et al. 2025).

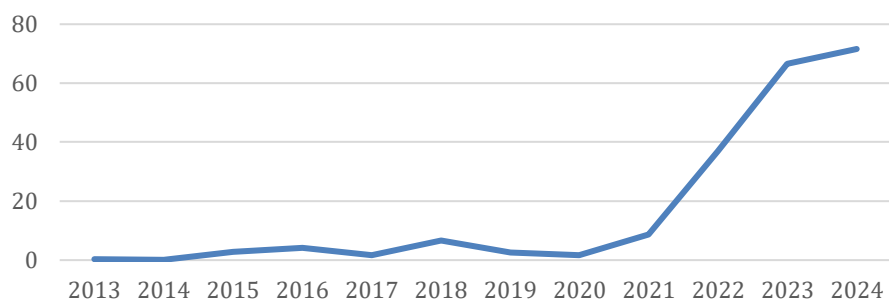
Si un tel scénario se confirmait, les conséquences pour la chaîne d'approvisionnement automobile européenne seraient catastrophiques. Le scénario Roland Berger CLEPA prévoyait déjà une perte de 300 000 à 350 000 emplois d'ici 2030 ; dans notre scénario, ce chiffre serait au moins doublé (700 000), avec le risque concret d'un effondrement généralisé de plusieurs industries, entraîné par la multiplication inévitable des faillites et des fermetures tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

2.5. Les IDE chinois dans la fabrication de technologies vertes : une menace supplémentaire

Parallèlement à ce glissement massif et continu de l'approvisionnement vers la Chine, l'industrie automobile européenne doit également se préparer à faire face à une autre menace : la vague croissante d'investissements directs chinois qui se propage en Europe et dans les pays voisins.

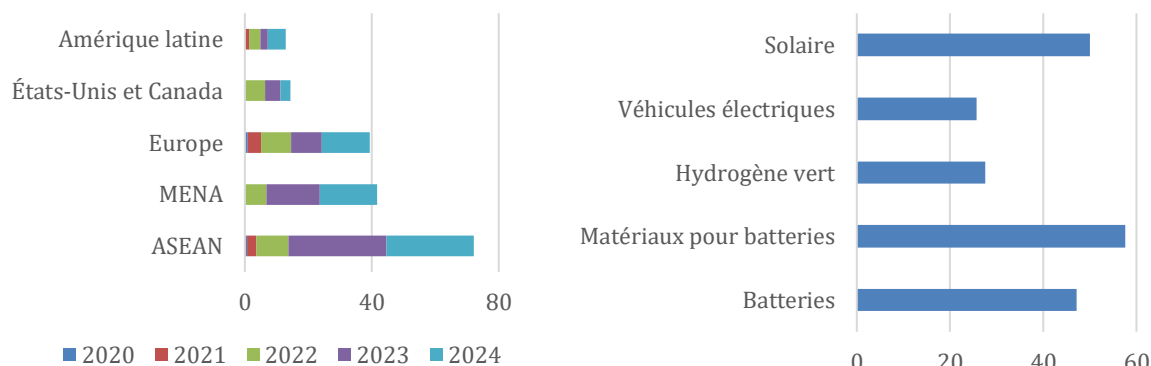
Les IDE chinois dans la fabrication de technologies propres ont augmenté de manière exponentielle depuis 2020 : passant d'une moyenne annuelle de 2,5 milliards de dollars entre 2013 et 2020 à plus de 70 milliards de dollars en 2024 (figure 19). Entre 2020 et 2024, le total des IDE chinois dans la fabrication de technologies vertes s'est élevé à 219 milliards de dollars, dont un tiers a été consacré à la fabrication de batteries et de véhicules électriques (NEV). Les pays de l'ASEAN ont été la première destination de ces IDE (72 milliards de dollars). L'Europe s'est classée troisième (39 milliards de dollars), derrière le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord, mais si l'on inclut le Maroc (19 milliards de dollars) et la Turquie (5 milliards de dollars) en tant que pays « passerelles » vers le marché unique, l'Europe arrive en deuxième position, avec près de quatre fois plus d'IDE chinois reçus que les États-Unis et le Canada (figure 20).

Figure 20 . Investissements directs étrangers chinois dans le secteur de la fabrication de technologies vertes, 2013-2024 (en milliards de dollars)



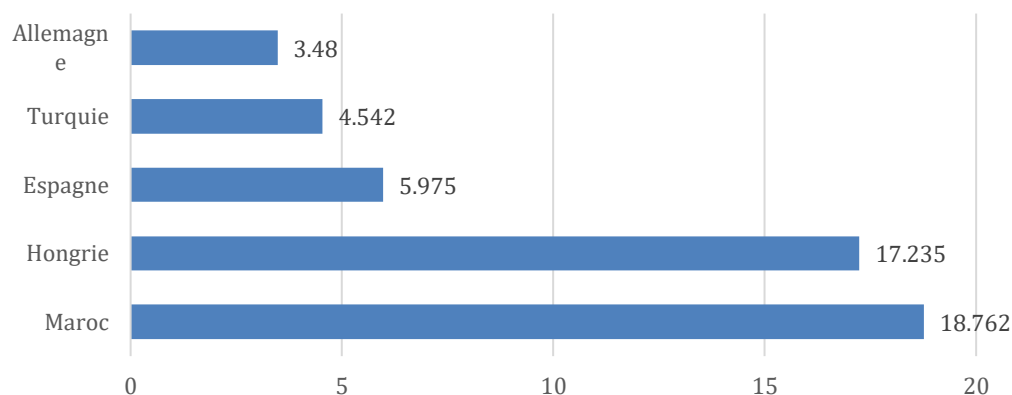
Source : Xue et Larsen (2025).

Figure 21. IDE chinois dans le secteur manufacturier des technologies vertes par destination et par secteur 2020-2024 (en milliards de dollars)



Source : Xue et Larsen (2025). MENA (Moyen-Orient et Afrique du Nord).

Figure 22. IDE chinois en Europe 2020-2024 (5 premiers pays, en milliards de dollars)



Source : Xue et Larsen (2025)

Tableau 7. IDE chinois dans la production de batteries

Année	Groupe	Localisation	Investissement (en millions)
2022	CATL	Hongrie	7 458
2023	Sunwoda Electronic	Hongrie	1 568
2023	Eve Energy	Hongrie	1 274
2021	Envision AESC	France	1 263
2022	Gotion	Allemagne	1 230
2025	CATL (Coentreprise avec Stellantis)	Espagne	4 100

Source : Rhodium Group China Cross-Border Monitor

Tableau 8. IDE chinois dans la production automobile (annoncés et en cours de négociation)

Groupe	Localisation	Type	Investissement (million)	Capacité annoncée			
				2025	2026	2027	2028
BYD	Turquie (Manisa)	Greenfield	1 000		SoP	150000	250000
BYD	Hongrie (Szeged)	Greenfield	1 370		SoP	75000	150000
BYD	Espagne?	Greenfield				?	
Chery	Espagne	Brownfield (avec Ebro)	400		SoP	25000	100000
Chery (Lepas)	Allemagne?	Brownfield (VW Dresden ou Osnabrück)				?	
Chery	RU?					?	

Geely (Polestar)	Slovaquie (Kosice)	Greenfield (avec Volvo)	1 200	SoP	125000	250000	
Xpeng	Autriche (Graz)	Brownfield (Magna)		SoP	200000 (with GAC & Mercedes)		
Xpeng	Allemagne?	Brownfield (VW Dresden ou Osnabrück)			?		
GAC	Autriche (Graz)	Brownfield (Magna)		SoP	200000 (with GAC & Mercedes)		
MG (SAIC)	Espagne?				?		
MG (SAIC)	Deuxième usine?				?		
Leapmotor	Espagne (Saragoza)	Brownfield (Stellantis)	200	SoP	40000	100000	200000
Capacité totale annoncée					340000	625000	1 350000

Source : Gerpisa. SoP : début des opérations.

Cette vague massive d'investissements chinois en Europe a d'abord concerné la production de batteries (tableau 7), mais s'est désormais orientée vers la production automobile (tableau 8).

Au total, 13 milliards d'euros ont été investis par les fabricants chinois de batteries entre 2021 et 2023 en Europe. Un investissement supplémentaire de 4,1 milliards d'euros s'y est ajouté en 2025 via la coentreprise entre CATL et Stellantis pour la création d'une gigafactory de 50 GWh à Saragosse (Espagne). En 2024, 37 % de la capacité européenne de production de batteries lithium-ion appartenait déjà à des entreprises chinoises, contre 5 % à des entreprises européennes, 40 % à des entreprises coréennes et les 14 % restants à Tesla.

Ces investissements chinois massifs et croissants dans la production de batteries en Europe entre 2021 et 2025 n'ont pas remplacé les importations en provenance de Chine, bien au contraire : les importations de batteries en provenance de Chine ont quadruplé au cours de cette période, passant de 6,5 milliards d'euros (29 % de l'ensemble des importations de l'UE contre 56 % pour les importations intra-UE) à 23,8 milliards d'euros (50 % de l'ensemble des importations de l'UE contre 45 % pour les importations intra-UE). Au total, les fabricants chinois de batteries contrôlaient en 2025 environ 70 % du marché européen (contre environ 45 % en 2021) : 50 % via les exportations en provenance de Chine, 20 % via la production en Europe.

En ce qui concerne la production automobile, 4,2 milliards d'euros d'investissements ont déjà été annoncés, avec 6 nouvelles usines qui devraient démarrer la production en 2026 pour une capacité initiale totale de 350 000 véhicules. Au moins deux usines supplémentaires démarreront la production en 2027, portant la capacité totale à 625 000 véhicules. Outre ces 8 investissements déjà annoncés dans la production automobile, dont la capacité totale devrait atteindre 1 350 000 véhicules en 2028, cinq autres usines sont en cours de négociation. Si tous ces investissements étaient confirmés, environ 2 millions de véhicules neufs viendraient s'ajouter à l'industrie automobile européenne, qui souffre déjà d'une grave surcapacité et n'a produit qu'à elle seule 12 millions de voitures en 2025.

Le contenu local européen maximal que l'on peut attendre de ces nouvelles usines chinoises dans le cadre réglementaire actuel est d'environ 30 % au début de la production, et de 50 % deux ans plus tard, d'après les annonces faites jusqu'à présent par Cherry et BYD. Cela correspond à ce qui a déjà été observé au Mexique, au Brésil et dans plusieurs pays de l'ASEAN³¹ où les IDE chinois dans la production automobile se sont caractérisés par des investissements « à faible intensité d'actifs » avec un faible niveau de contenu local, en moyenne inférieur à 30 %.

Le précédent de l'ASEAN : 27 usines en cinq ans

Le cas des pays de l'ASEAN est instructif, car ils représentaient le deuxième marché d'exportation des véhicules électriques à batterie (BEV) chinois, après l'Europe, et la première destination à ce jour des IDE chinois dans la production automobile. Entre 2021 et 2025, 9 entreprises chinoises ont implanté un total de 27 nouvelles usines dans ces 5 pays. La plupart de ces usines assemblent des kits CKD ou SKD³² avec un contenu local très faible. Entre 2021 et 2025, les marchés de l'ASEAN ont stagné à 3 millions de voitures neuves vendues par an, mais la capacité de production a augmenté de 25 % pour atteindre 7,6 millions d'unités, ce qui a déclenché une concurrence féroce sur les prix et une restructuration massive parmi les constructeurs automobiles japonais en place.

Contrairement à ce qui s'est passé dans les années 1990 et 2000 avec les investissements japonais et coréens dans la construction automobile en Europe, l'augmentation rapide des IDE chinois pour produire des voitures en Europe ne garantit en aucun cas que la production chinoise en Europe remplacera les importations en forte hausse et que la chaîne d'approvisionnement européenne bénéficiera de ces investissements. Le scénario le plus plausible est plutôt le contraire. Les nouvelles usines automobiles chinoises en Europe accéléreront encore la pénétration actuelle des marques chinoises sur le marché unique, tout en offrant parallèlement de nouvelles perspectives et opportunités aux équipementiers automobiles chinois pour accroître leurs exportations vers l'Europe. Un tel scénario correspond également aux « plans d'expansion à l'étranger » de l'industrie automobile mis en œuvre par les principaux gouvernements régionaux chinois depuis au moins 2017, et clairement identifiés par les enquêtes de la DG Commerce sur le dumping économique et les distorsions commerciales de la Chine³³.

De la même manière, alors que les constructeurs automobiles européens ont été tentés de recourir de plus en plus à la R&D, aux plateformes, aux produits, aux pièces et aux composants chinois pour résister à l'agression chinoise sur leurs parts de marché, plusieurs États membres européens sont désormais tentés d'attirer les IDE chinois afin de compenser le déclin, voire l'effondrement, de leur production automobile. Dans les

³¹Schröder, 'Chinese Entry to ASEAN: Exporting Overcapacity and Price War?'

³² Avec les kits entièrement démontés (Knocked Down), tous les composants de la voiture sont expédiés à l'état non assemblé vers le pays de destination et l'usine procède à l'assemblage des composants. Dans le cas des kits semi-démontés (Semi-Knocked Down), une voiture partiellement assemblée est expédiée en modules et assemblée par l'usine locale.

³³European Commission, *On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations*; European Commission, *Commission Implementing Regulation (EU) 2024/1866 of 3 July 2024 Imposing a Provisional Countervailing Duty on Imports of New Battery Electric Vehicles Designed for the Transport of Persons Originating in the People's Republic of China*.

deux cas, ces tentations rationnelles à court terme risquent de compromettre toute chance de reprise pour l'industrie automobile européenne.

2.6. « Il est minuit moins cinq ! »

L'empreinte mondiale des équipementiers automobiles européens s'est considérablement réduite : entre 2021 et 2024, les équipementiers automobiles européens n'ont acquis que 1,6 milliard de dollars d'actifs aux États-Unis et en Chine, tandis que les constructeurs automobiles américains et chinois ont acquis 16 milliards de dollars d'actifs en Europe (dix fois plus) et 40 milliards de dollars supplémentaires d'actifs automobiles européens étaient à vendre en 2025, selon le rapport « 2025 AlixPartners Global Automotive Outlook »³⁴. Cela n'a rien de surprenant. La rentabilité des entreprises européennes a été mise sous pression au cours de cette période et, sans filet de sécurité pour les protéger contre la vague massive d'importations et d'IDE chinois en pleine croissance, il est difficile d'imaginer comment et pourquoi elles continueraient à investir.

Selon le dernier (12/2025) Pulse Check CLEPA-McKinsey, 43 % des équipementiers automobiles européens ont déclaré ne pas réaliser de bénéfices ou enregistrer des pertes en 2025. Comme nous l'avons vu plus haut, ce nombre record de fournisseurs non rentables s'est traduit par un nombre record d'annonces de suppressions d'emplois, de fermetures et de faillites enregistrées dans la base de données Eurofund en 2024 et 2025. Ces pertes d'emplois et ces faillites ont principalement touché les sous-secteurs les plus affectés par la croissance rapide des importations en provenance de Chine depuis 2021. En 2025, 32 % des entreprises interrogées ont déclaré ne pas disposer de bénéfices suffisants pour investir : il s'agit des entreprises qui se restructurent pour réduire leurs coûts, mais aussi de celles qui ont été de plus en plus rachetées par des capitaux étrangers au cours de cette période. Enfin, seulement 25 % des entreprises interrogées ont déclaré disposer encore d'une « rentabilité saine » (contre 60 % en 2019), mais ces entreprises n'investissent plus en Europe et préfèrent investir en Chine ou aux États-Unis.

Il est difficile de leur en vouloir, tout comme il est difficile de reprocher aux constructeurs automobiles d'adopter une stratégie similaire en Europe pour relever le défi chinois : les fournisseurs déplacent leurs investissements là où les retours sur investissement ont plus de chances de se concrétiser ; les constructeurs automobiles modifient leur approche stratégique pour relever le défi chinois en passant de la « fabrication » de nouveaux produits et technologies en Europe à l'« achat » de ces technologies, produits et composants en Chine, car cela leur revient moins cher et est plus efficace. Dans les deux cas, il s'agit de réactions rationnelles face à l'absence de réponse coordonnée de l'Union Européenne pour relever le défi chinois.

De la recherche d'efficacité à la protection de la souveraineté : comment réaligner les stratégies des entreprises sur les intérêts européens ?

Le marché unique est devenu de loin la principale destination des exportations automobiles chinoises et des IDE en forte croissance, à une échelle sans précédent dans l'histoire et qui représente une menace majeure pour l'avenir de l'industrie automobile européenne ; pourtant, le marché unique reste aujourd'hui le marché le plus ouvert à ces flux d'importations et de capitaux chinois.

L'Union européenne apparaît clairement comme la principale exception dans un paysage géopolitique mondial de plus en plus marqué par la généralisation des politiques de réduction des risques et de découplage vis-à-vis de la Chine³⁵ ; pourtant, malgré un

³⁴Mark Wakefield and Andrew Bergbaum, *2025 AlixPartners Global Automotive Outlook*.

³⁵Kratz et al., *Why Isn't Europe Diversifying from China?*

consensus de plus en plus large sur le fait qu'il s'agit là d'un handicap majeur³⁶, peu de mesures ont été prises jusqu'à présent pour y remédier.

En évaluant, un an plus tard, l'impact de son rapport sur « L'avenir de la compétitivité européenne » sur les politiques et les réglementations de l'Union européenne, Mario Draghi a fait écho à un sentiment de frustration collective :

« Les citoyens et les entreprises européens apprécient le diagnostic, les priorités claires et les plans d'action. Mais ils expriment également une frustration croissante. Ils sont déçus par la lenteur avec laquelle l'UE agit. Ils constatent que nous ne parvenons pas à suivre le rythme des changements ailleurs. Ils sont prêts à agir, mais craignent que les gouvernements n'aient pas saisi la gravité du moment. » (Mario Draghi³⁷).

« Alors qu'on comptait autrefois sur les marchés — à tort ou à raison — pour diriger l'économie, les politiques industrielles à grande échelle sont devenues la nouvelle norme. Là où l'État voyait autrefois ses pouvoirs réduits, tous les moyens disponibles sont aujourd'hui mobilisés en son nom. L'Europe est mal équipée dans un monde où la géoéconomie, la sécurité et la stabilité des chaînes d'approvisionnement régissent les relations commerciales plus que l'efficacité. » (Mario Draghi³⁸).

L'évolution actuelle du secteur automobile illustre trop bien ce paradoxe. Les choix rationnels à court terme que font actuellement les constructeurs automobiles pour traverser la tempête parfaite et se donner les meilleures chances de survie en recherchant des arrangements plus efficaces loin de l'Europe sapent la possibilité même de préserver une industrie automobile productive et compétitive en Europe. Si l'Union européenne ne se dote pas, dans les semaines et les mois à venir, des mêmes politiques industrielles et commerciales à grande échelle que tous les autres grands pays automobiles, à commencer par la Chine et les États-Unis, ont déjà mises en œuvre depuis au moins la crise du Covid, il sera trop tard.

Une fois que les projets des constructeurs automobiles visant à délocaliser massivement hors d'Europe l'approvisionnement en pièces et composants automobiles se seront concrétisés, une fois que les dizaines d'usines d'assemblage chinoises annoncées commenceront à produire des voitures en Europe avec des pièces et composants importés pour l'essentiel de Chine, une fois que la part de marché des marques chinoises en Europe aura encore doublé en 2026 et 2027, comme cela a été le cas chaque année depuis 2021, alors les conséquences de la tempête parfaite seront irréversibles : l'industrie automobile européenne aura considérablement rétréci, et ce qu'il en restera sera structurellement dépendant des produits et technologies chinois.

Mettre en place un « filet de sécurité » pour couvrir et protéger l'industrie automobile européenne et sa chaîne d'approvisionnement contre l'expansion disruptive des exportations chinoises et des IDE est la première condition *sine qua non* pour éviter un tel

³⁶Draghi, *The Future of European Competitiveness*; Sebastian and François Chimits, “Made in China” Electric Vehicles Could Turn Sino-EU Trade on Its Head | Merics’; Ragonnaud, ‘The Crisis Facing the EU’s Automotive Industry’.

³⁷Draghi, *High Level Conference – One Year after the Draghi Report: What Has Been Achieved, What Has Changed*.

³⁸Draghi, *How Do We Change Our Continent’s Trajectory?*

scénario. Un « filet de sécurité » est nécessaire pour garantir la stabilité et les conditions de concurrence équitables dont les équipementiers automobiles ont besoin pour continuer à investir et à se battre à armes égales pour des parts de marché et des contrats en Europe. Il est également nécessaire pour permettre aux constructeurs automobiles d'investir et d'acheter en Europe sans craindre que d'autres constructeurs ne les surpassent grâce à des technologies, composants et produits chinois moins chers, ou que des concurrents chinois n'inondent le marché unique de produits moins chers provenant de l'extérieur et de l'intérieur de l'Europe.

Ce que nous proposons dans la section suivante pour remplir cette première condition *sine qua non*, c'est un label « Made in Europe » fondé sur une politique de contenu local pour la production de voitures et de pièces dans l'Union européenne, qui conditionnera les aides et les réglementations européennes afin à la fois de geler la vague actuelle de délocalisations vers la Chine et de réglementer les conditions dans lesquelles les constructeurs automobiles chinois pourront produire des voitures et des pièces automobiles en Europe.

3. Pour une politique « Made in EU » efficace dans le secteur automobile

Si un consensus existe désormais, au niveau européen et parmi les principales associations et parties prenantes du secteur automobile, sur la nécessité de mettre en place une préférence européenne fondée sur des politiques de contenu local afin de protéger à la fois les constructeurs automobiles et les équipementiers contre l'expansion des exportations chinoises en Europe, les points de vue divergent sur plusieurs points cruciaux qui doivent être clarifiés avant qu'une telle politique puisse être mise en œuvre avec succès – le risque serait sinon d'aboutir à une politique lourde mais inefficace.

- Comment définir le contenu local européen pour la production automobile ?
- Quel est le niveau actuel de contenu local européen pour la production automobile et à quel niveau le « filet de sécurité » devrait-il être placé pour garantir une protection sans créer d'inflation et/ou de coûts supplémentaires (par rapport au statu quo) pour les constructeurs automobiles ?
- Le « filet de sécurité » devrait-il couvrir uniquement les véhicules rechargeables (comme dans l'IAA) ou devrait-il être étendu aux véhicules hybrides (HEV) et aux véhicules à moteur à combustion interne (ICE) ? En d'autres termes, la souveraineté devrait-elle être subordonnée à la décarbonisation, ou devrait-elle être promue indépendamment de celle-ci ?
- Le « filet de sécurité » devrait-il également couvrir la production des pièces automobiles achetées par les constructeurs en Europe (afin d'atteindre le niveau de contenu local requis pour obtenir le label « Made in Europe ») de sorte que ce label protège également les fournisseurs de deuxième rang (ce qui n'est pas le cas actuellement dans l'IAA) ?
- Si oui, quel est le niveau actuel de contenu local européen pour la production de pièces automobiles et à quel niveau le « filet de sécurité » devrait-il être placé pour garantir une protection sans créer d'inflation et/ou de coûts supplémentaires (par rapport au statu quo) pour les fournisseurs de premier rang ?
- Les batteries devraient-elles être incluses dans la politique de contenu local pour les voitures et les pièces automobiles et, si oui, comment ?
- Comment mettre en œuvre le label « Made in Europe » de la manière la plus efficace tant pour les régulateurs que pour les entreprises (constructeurs automobiles et fournisseurs de premier rang) afin d'éviter une charge administrative excessive en matière de contrôle et de conformité ?
- Le label « Made in Europe » devrait-il s'appliquer uniquement aux voitures et aux pièces automobiles fabriquées en Europe, ou devrait-il également inclure les pays tiers qui ont actuellement conclu des accords de libre-échange avec l'UE ?
- Une fois le label « Made in Europe » mis en place, comment l'intégrer dans les politiques et les réglementations européennes et nationales afin

d'institutionnaliser une « préférence européenne » pour les voitures et les pièces automobiles « fabriquées en Europe » ?

La projet d'IAA présenté par la CE le 4 mars 2026 incarne une série de compromis entre des positions, des points de vue et des intérêts divergents plutôt que des réponses claires et documentées à ces questions. Le point de vue que nous défendons dans ce rapport est que le consensus doit d'abord se fonder sur des réponses claires et documentées à ces questions, avant de négocier les conditions dans lesquelles une politique « Made in EU » efficace pour le secteur automobile devrait être mise en œuvre.

Dans les pages qui suivent, nous répondrons en détail à ces questions et nous examinerons également les principaux points de vue et propositions alternatives qui ont été avancés dans le débat public entourant le dialogue stratégique de l'UE sur le secteur automobile, en mettant en évidence les points de convergence et de divergence.

Outre proposer une feuille de route opérationnelle pour la mise en œuvre rapide et efficace d'une politique de contenu local pour le secteur automobile européen, l'objectif de cette étude est de placer le débat sur le « contenu local » et sur les futures modifications du projet de loi (IAA) proposé sur une base scientifique solide et bien documentée.

3.1. Comment définir le contenu local européen pour la production automobile ?

La notion de « contenu local » existe déjà dans la réglementation européenne en matière de commerce. Elle est utilisée pour définir les « règles d'origine ». Il existe deux types de règles d'origine :

- Les règles d'origine « non préférentielles », qui définissent les conditions dans lesquelles tout bien obtenu ou transformé en Europe est reconnu comme étant d'origine européenne ;
- Les « règles d'origine préférentielles » qui prévoient des conditions similaires mais « exigent généralement que les marchandises subissent davantage de transformations que ce qui est requis pour obtenir l'origine non préférentielle » (douanes de l'UE) et ne s'appliquent que dans le cadre d'accords de libre-échange afin de bénéficier « d'un droit de douane réduit, voire d'une exemption de droits » lorsque les marchandises sont exportées depuis l'Europe³⁹.

Pour les règles d'origine « non préférentielles », la « dernière transformation substantielle », suffit à déterminer l'origine européenne d'une marchandise : « le critère est rempli si le produit a subi la dernière transformation significative économiquement justifiée dans une installation de production adaptée à cet effet, qui a abouti à la production d'un nouveau produit ou a constitué une étape significative du processus de production »⁴⁰.

Pour la règle d'origine « préférentielle », la dernière transformation substantielle ne suffit pas : le produit doit avoir changé de code douanier en Europe ; une certaine partie de la valeur du produit doit être produite en Europe (un certain niveau de contenu local) ; et, selon les produits et les accords de libre-échange, certaines opérations spécifiques doivent également être effectuées en Europe.

Depuis l'introduction dans le débat public du concept de « contenu local » pour l'industrie automobile européenne par Christophe Perillat, PDG de Valeo, en 2024, la « règle d'origine non préférentielle » a constitué la principale référence pour définir ce concept. M. Perillat a notamment cité l'Accord États-Unis-Mexique-Canada (USMCA), entré en vigueur en 2020, comme exemple du type de politique de contenu local que l'UE devrait mettre en œuvre.

Dans l'USMCA, les véhicules de tourisme, les camionnettes et les pièces automobiles essentielles (15 pièces, y compris les moteurs et les batteries) doivent atteindre un contenu local (régional) nord-américain de 75 % pour bénéficier d'une exemption de droits de douane ; ce niveau est de 65 % à 70 % pour les autres véhicules et pièces automobiles. 70 % des achats d'acier et d'aluminium, en valeur, doivent également provenir d'Amérique du Nord, et pour les véhicules de tourisme, au moins 40 % (ou 45 % pour les camions légers et lourds) du contenu, en valeur, doit provenir de fournisseurs rémunérant leurs travailleurs au moins 16 dollars de l'heure.

³⁹European Commission, *Guidances on Non-Preferential Rules of Origins*.

⁴⁰Gwardinska and Chowaniec, 'Application of the European Union (EU) Non-Preferential Rules of Origin for Goods as a Measure to Extend the Scope of Trade Restrictions'.

USMCA : un impact positif sur l'investissement, la production et le marché nord-américain

Un rapport récent de la Commission du commerce international des États-Unis (2025)⁴¹ a révélé que depuis sa mise en œuvre en 2020, l'impact économique global de l'USMCA a été neutre pour les constructeurs automobiles américains et plutôt positif pour les fabricants américains de pièces automobiles et d'acier. En moyenne, l'augmentation des prix attribuée à l'introduction de l'USMCA a été estimée à 207 dollars par véhicule, contre une augmentation moyenne totale de 726 dollars par véhicule commercialisé au cours de la même période (USTTC 2025, p. 113). Parmi les effets positifs de l'USMCA pour les fournisseurs américains de pièces automobiles, le rapport a noté une forte augmentation de leurs investissements aux États-Unis (passant de 6,4 milliards d'euros en 2019 à une moyenne annuelle de 37 milliards de dollars entre 2022 et 2024). Il a également estimé que l'USMCA avait augmenté leurs revenus de 3,5 milliards d'euros et créé 5 387 emplois (dont 2 463 dans la production d'acier) (USTTC 2025, p. 20).

Actuellement, environ une voiture sur quatre fabriquée en Europe est exportée dans le cadre d'accords de libre-échange et doit se conformer aux « règles d'origine préférentielles » qui s'appliquent tant aux véhicules qu'aux pièces automobiles. Comme les constructeurs automobiles ne savent pas à l'avance combien et quelles voitures seront exportées dans le cadre d'accords de libre-échange, leurs contrats avec les fournisseurs exigent déjà des informations détaillées sur la valeur des matériaux non originaires (de l'UE) et la fourniture systématique de certificats de règles d'origine préférentielles. Voici un exemple d'obligation contractuelle standard imposée aux fournisseurs européens d'un grand constructeur européen :

« Le vendeur doit fournir des certificats d'origine préférentielle, d'origine non préférentielle et tous les autres documents douaniers nécessaires pour se conformer aux règles d'origine du pays de livraison, ainsi qu'à tout programme commercial spécial, y compris les accords de libre-échange applicables, et à toute autre documentation douanière raisonnablement demandée par l'acheteur. Le vendeur ne soumettra les certificats d'origine préférentielle que dans le format fourni par l'acheteur, dont le contenu doit être conforme à la réglementation de l'UE. »

La définition du contenu local figurant dans les « règles d'origine non préférentielles » repose sur la valeur des matériaux et composants « non originaires » exprimée en prix départ usine (c'est-à-dire lorsque la marchandise quitte l'usine). Le contenu local peut donc être calculé comme la différence entre le prix départ usine de la marchandise exportée et la valeur des matériaux et composants « non originaires » qui ont été achetés pour la fabriquer.

(Matières non originaires (MNO) / Prix départ usine (PDU) du produit) ≤ MNO maximale autorisée par les règles d'origine préférentielles

L'objectif des règles d'origine préférentielles est de déterminer l'origine des marchandises, notamment pour empêcher que des pays tiers ne contournent les droits de douane en exportant des marchandises via des pays ayant conclu un accord de libre-échange avec le pays de destination finale. Par exemple, un constructeur automobile

⁴¹Amy A. Karpel et al., *USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report*.

chinois pourrait exporter une voiture en kits vers le Mexique, l'assembler sur place, puis l'exporter en franchise de droits vers les États-Unis, alors que la même voiture exportée de Chine vers les États-Unis serait soumise à un droit de douane de 100 %. C'est précisément ce que la règle d'origine préférentielle de l'USMCA vise à empêcher.

L'objectif d'une politique de contenu local visant à mettre en place un « filet de sécurité » pour l'industrie automobile européenne est différent. Il s'agit d'empêcher, par rapport au « statu quo », un déplacement significatif de l'approvisionnement hors d'Europe et de garantir que les nouvelles usines d'assemblage ou de fabrication de pièces créées par des entreprises chinoises en Europe atteignent un niveau d'approvisionnement local aligné sur ce « statu quo ».

À cette fin, ce qui importe dans la définition du contenu local, c'est le rapport entre ce qui est acheté en Europe (en prix PDU) et l'ensemble des matériaux et pièces achetés (en prix PDU) pour fabriquer une voiture ou une pièce automobile en Europe.

$$\text{(Prix PDU totaux des composants « Made in the EU » / prix PDU totaux de tous les composants)} \geq \text{contenu local minimum requis}$$

Cette définition du contenu local pour la production de voitures et de pièces présente trois avantages principaux :

1. Elle est cohérente avec la définition préférentielle de l'origine, qui est déjà intégrée dans tous les contrats types pour les pièces et composants automobiles en Europe ;
2. Elle permet un calcul relativement simple du contenu local de l'UE afin d'établir le « statu quo » à l'aide des données douanières officielles de l'UE qui enregistrent les prix PDU de tous les produits automobiles importés au sein de l'UE (entre États membres) et depuis l'extérieur de l'UE ;
3. Elle peut être facilement mise en œuvre par les constructeurs automobiles et les fournisseurs et contrôlée par les autorités nationales (douanières) et/ou européennes sans charges administratives excessives.

3.2. Quel est le niveau actuel de contenu local européen dans la production automobile ?

Pour déterminer le niveau actuel de contenu local (selon la définition donnée) d'une voiture moyenne produite en Europe, nous avons calculé la part (en valeur) des importations extra-UE et des importations intra-UE couvrant la grande majorité des composants, pièces et matériaux achetés par les constructeurs automobiles pour fabriquer un véhicule léger.

Nous traitons séparément les batteries que nous proposons d'exclure du label « Made in EU » pour les voitures et les VUL, car, comme nous le démontrerons plus loin, cela nécessite un autre type de politique : non pas un « filet de sécurité » pour préserver le statu quo, mais des « objectifs de contenu local » pour promouvoir la création d'une industrie européenne des batteries.

Au total, nous avons pris en compte 29 codes douaniers différents couvrant l'ensemble du véhicule, y compris l'acier, le châssis, l'extérieur et la carrosserie, l'intérieur, le groupe motopropulseur à moteur à combustion interne, les pièces électriques et électroniques, les systèmes ADAS, l'électronique de puissance et le groupe motopropulseur électrique, qui représentaient en 2024 un commerce total d'environ 270 milliards d'euros.

Cette méthode sous-estime le niveau de contenu local de l'UE dans une voiture ou une camionnette européenne moyenne, car la part intra-UE ne tient pas compte de toutes les pièces, composants et matériaux qui sont produits et consommés dans le même État membre de l'UE : par exemple, les freins produits en Allemagne et achetés par des constructeurs automobiles allemands ne seront pas pris en compte dans les importations intra-UE de freins.

La part intra-UE correspond donc à un niveau de « **contenu local européen minimum** » pour chacun des 29 codes douaniers considérés. Au total, la moyenne de ce niveau de « contenu local européen minimal » pour une voiture ou une camionnette moyenne fabriquée dans l'UE est de 79 % en 2024 et reste relativement stable malgré la croissance rapide des importations chinoises (elle était de 82 % en 2014) (voir figure 19 ci-dessous).

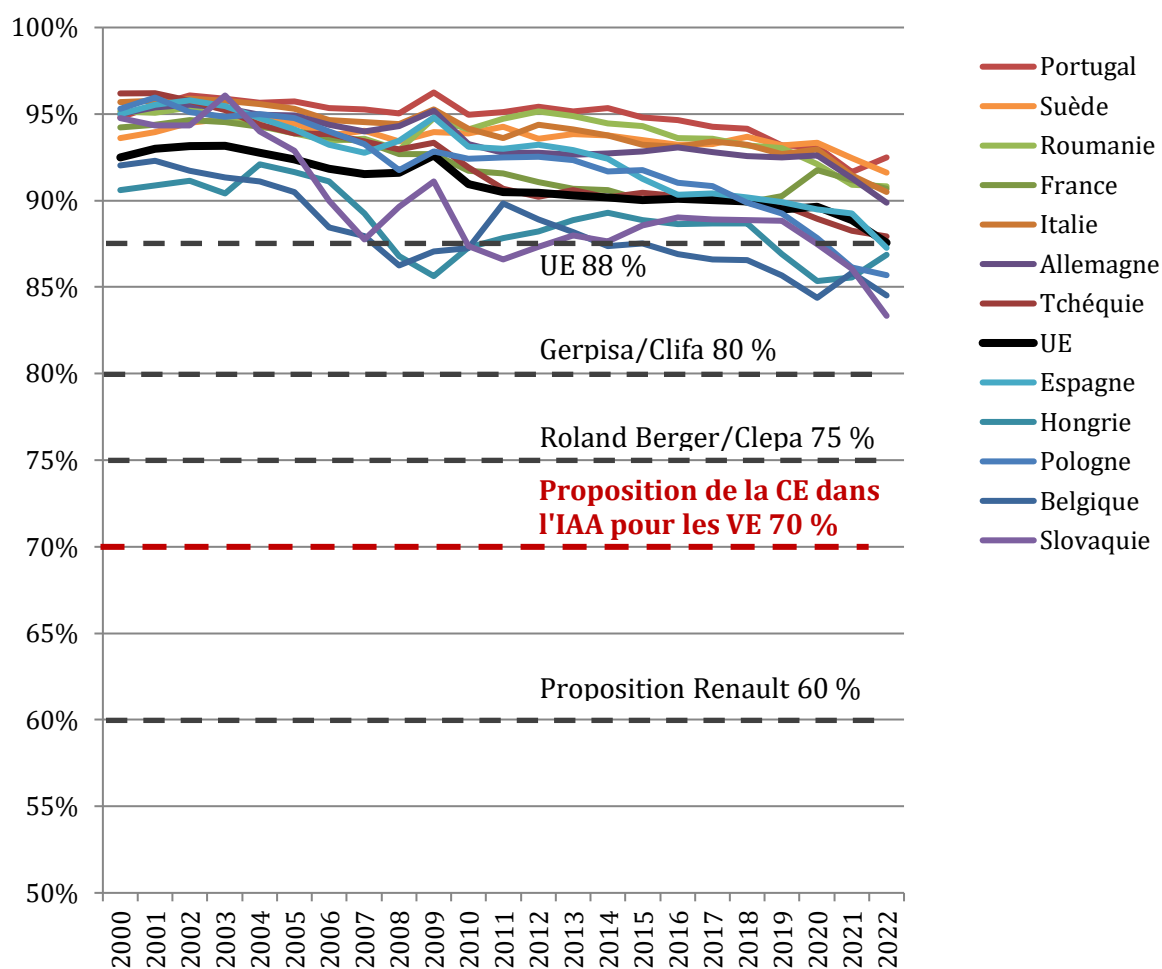
Afin d'estimer le niveau « réel » de ce contenu local total de l'UE, incluant toutes les pièces et tous les composants produits et consommés dans le même État membre de l'UE, nous avons calculé la part de l'UE dans l'ensemble des intrants intermédiaires consommés par l'industrie automobile de l'UE. Pour ce faire, nous avons utilisé la base de données « Trade in Value Added » (TiVA) de l'OCDE pour 2022 (dernière année disponible dans l'édition 2025 de la TiVA) – c'est une méthode équivalente à celle utilisée par la CE dans l'IAA (voir ci-dessous section 4.1).

Sur la base des échanges directs (nous ne prenons ici en compte que ce que l'industrie automobile achète à d'autres entreprises, et non ce que ces autres entreprises achètent à des fournisseurs de deuxième et troisième rangs), 88 % de la valeur totale des biens et services intermédiaires automobiles provenaient de l'UE en 2022 (avec les données FIGARO la JRC parvient dans l'étude d'impact de l'IAA à un résultat équivalent de 89%).

Lorsque l'on compare les pays, on constate que les pays d'Europe occidentale centrale (Suède, France, Italie, Allemagne) ont une part plus élevée d'intrants de l'UE que les pays semi-périphériques (Espagne, Belgique et pays d'Europe centrale et orientale). Le Portugal et la Roumanie constituent les deux principales exceptions, avec un niveau

relativement élevé d'intrants de l'UE. La spécialisation par produit ne semble pas être un facteur déterminant : l'Allemagne (principalement les segments C, D et E), la France (principalement le segment C et les véhicules utilitaires légers) et la Roumanie (principalement les segments B et C) présentent un niveau similaire de contenu local de l'UE. Dans l'ensemble, tous les pays affichaient en 2022 une part des intrants de l'UE dans le total des intrants bien supérieure à 80 %.

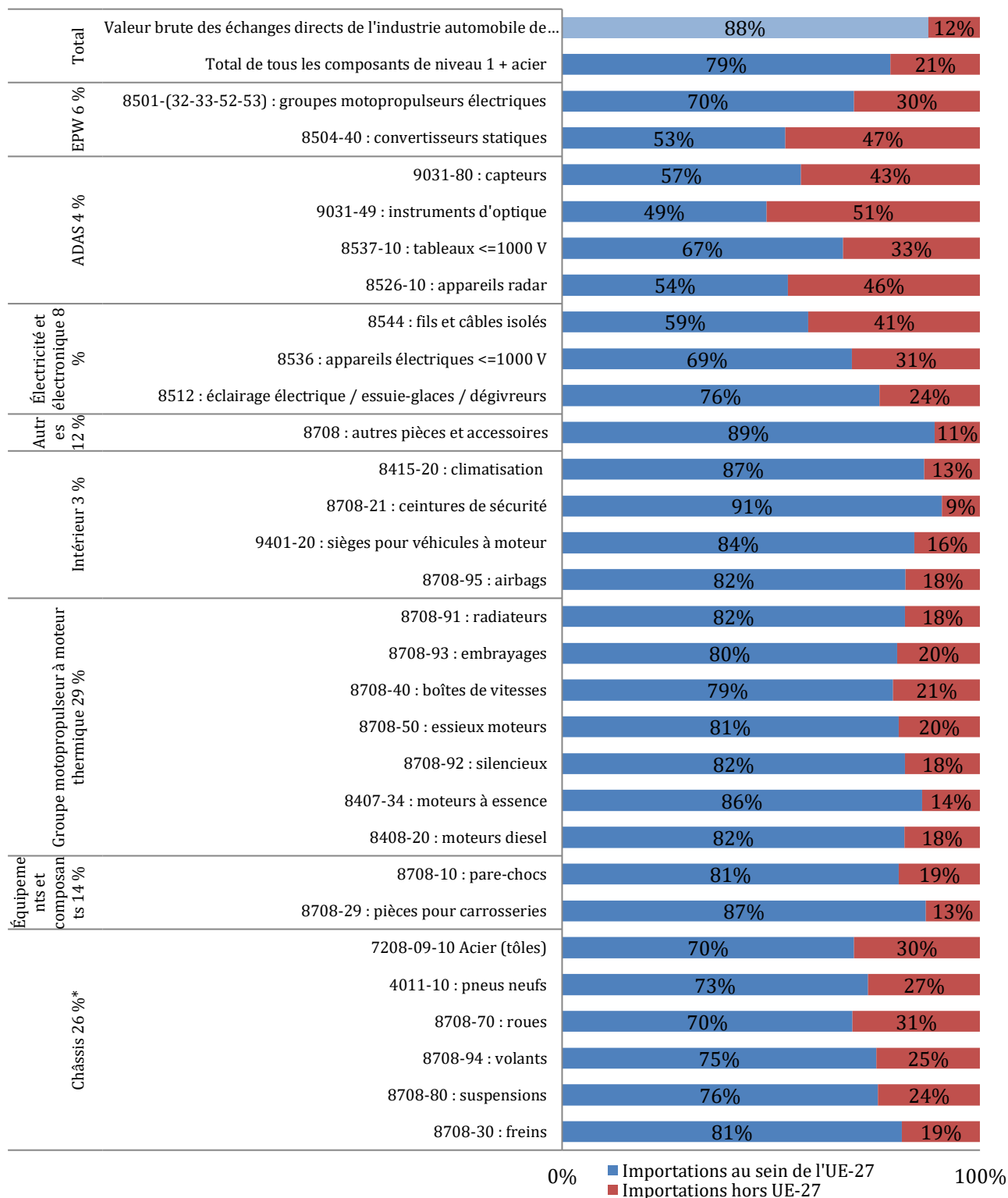
Figure23 . Part de l'UE dans le total des intrants directs de l'industrie automobile (CITI Rév. 4) pour produire une unité de production brute locale (commerce direct, UE et principaux pays automobiles de l'UE - 2022)



Source : OCDE ICIO édition 2025 (base de données TiVA). L'UE est calculée comme l'exposition aux intrants de tous les pays de l'UE-27 séparément, dont la moyenne est obtenue en les pondérant par leur production brute respective (mise à jour d'après Hruby et Saroch (2025)).

Ces résultats confirment que, malgré la forte libéralisation des échanges commerciaux au cours des deux dernières décennies, l'industrie automobile européenne a conservé un niveau élevé de contenu local. Cela n'a rien de surprenant. Les industries à gain de volume se caractérisent par des intrants dont le poids et/ou le volume sont inférieurs à ceux du produit final. Afin de réduire les coûts de transport, il est économiquement judicieux de localiser la production finale à proximité des consommateurs. L'industrie automobile est un excellent exemple d'industrie à gain de volume et le principe général consistant à maintenir la production finale à proximité des consommateurs concerne non seulement le véhicule, mais aussi tous ses principaux composants.

Figure 24 . Ratio des importations extra-UE et intra-UE par rapport au total des importations de l'UE de pièces automobiles achetées par les constructeurs automobiles (2024 - en valeur)



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes HS 2-4-6 et CN 8 (année 2024) ; la valeur ajoutée brute de l'UE dans la production automobile est calculée à partir de la base de données « Trade In Value » de l'OCDE – mise à jour d'après Hruby et Saroch (2025). * Parts dans la valeur totale des importations intra-UE et extra-UE.

De plus, l'élargissement de l'Union européenne a créé l'un des plus grands marchés intégrés pour les voitures et les VUL neuves, ainsi que l'une des chaînes de valeur régionales les plus efficaces et les plus compétitives pour la production automobile qui, malgré la « tempête parfaite » en cours, a encore généré en 2025 un excédent commercial de 150 milliards d'euros (figure 8 ci-dessus).

Nos résultats – 79 % de contenu local « minimum » de l'UE sur la base des importations totales de biens intermédiaires (en 2024) et 88 % de contenu local de l'UE sur la base de la consommation directe de biens et services intermédiaires par l'industrie automobile de l'UE (en 2022) – sont similaires à ceux obtenus par l'étude Roland Berger/CLEPA basée sur une enquête menée auprès d'un large panel de fournisseurs automobiles : 85 % de contenu local de l'UE (part des pièces et composants provenant de l'UE sur le total des pièces et composants achetés) pour un véhicule à moteur à combustion interne (ICE) moyen fabriqué dans l'UE, et 83 % pour un véhicule électrique à batterie (BEV) moyen (hors batteries). Il est en effet raisonnable de s'attendre, compte tenu de la tendance observée depuis 2020, à ce que le niveau actuel de contenu local européen, calculé sur la base de la consommation directe de biens et services intermédiaires, soit en 2025 plus proche de 85 % que de 88 %.

Sur la base de ces résultats, nous proposons de fixer à 80 % le niveau minimal de contenu local pour une voiture ou une fourgonnette fabriquée en Europe :

**(Prix départ usine total des pièces « Made in the EU » / prix départ
usine total de toutes les pièces achetées pour fabriquer la
voiture/fourgonnette) ≥ 80 % de contenu local requis pour le label «
Made in EU » sur les voitures/VUL**

Un niveau de 80 % laisse une marge significative à tous les constructeurs automobiles, de sorte que tous les modèles fabriqués en Europe puissent atteindre ce niveau sans entraîner de coûts supplémentaires par rapport au « statu quo ».

Un tel niveau fait office de « filet de sécurité » :

- D'une part, il reste inférieur au « statu quo », estimé à 85 % tant par le rapport Roland Berger/CLEPA que par nos soins, ce qui laisse aux constructeurs automobiles environ 15 à 18 milliards d'euros d'achats qu'ils peuvent encore délocaliser hors de l'UE s'ils doivent le faire pour des raisons d'efficacité ;
- D'autre part, il empêche le transfert massif qui se produirait autrement et qui pourrait facilement entraîner une perte commerciale de 90 à 100 milliards d'euros en trois ans, ce qui mettrait à mal la résilience de la chaîne d'approvisionnement européenne.

3.3. Le « filet de sécurité » devrait-il également couvrir la production de pièces automobiles ?

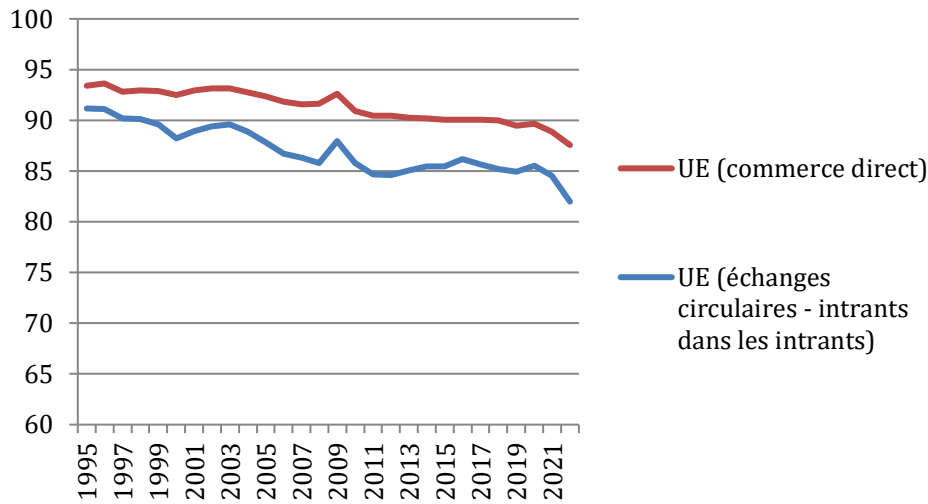
Dans le cadre des « règles d'origine préférentielles », les pièces automobiles sont également soumises à des exigences de contenu local (régional) – allant jusqu'à 65 à 75 % dans l'USMCA, et environ 45 à 50 % dans la plupart des accords de libre-échange européens. Il n'y a donc aucune raison particulière d'exclure les pièces automobiles du « filet de sécurité », car le respect du label « Made in EU » n'entraînerait pas de charge administrative supplémentaire significative pour les fournisseurs de premier rang, ceux-ci devant déjà se conformer aux « règles d'origine préférentielles » conformément aux contrats standard des constructeurs automobiles. En revanche, si le « filet de sécurité » ne couvre pas les pièces automobiles, cela laisserait sans défense la partie la plus vulnérable de la chaîne de valeur.

Sans le label « Made in EU », les fournisseurs de premier rang devront simplement se conformer aux « règles d'origine non préférentielles » pour fournir des pièces « fabriquées dans l'UE » aux constructeurs automobiles. Les règles d'origine non préférentielles reposent sur le principe de la « dernière transformation substantielle » de la pièce automobile dans l'UE – c'est-à-dire la production d'un nouveau produit ou une étape significative de son processus de production. Il n'y a pas de « filet de sécurité » ici : si le fournisseur de premier rang, sous la pression du constructeur ou de sa propre initiative, délocalise ses achats actuels hors de l'UE, tant que la « dernière transformation substantielle » a lieu dans l'UE, la pièce automobile sera considérée comme « Made in Europe ».

Le risque de délocalisation massive est ici également plus grand que pour les fournisseurs de premier rang. À mesure que l'on descend dans la chaîne de valeur, les pièces deviennent plus légères et plus standardisées, plus faciles à exporter et à stocker, et plus vulnérables à la concurrence directe sur les prix provenant de sites éloignés. La figure 25 montre que la part des intrants de l'UE dans l'industrie automobile européenne diminue lorsque l'on inclut les fournisseurs de deuxième et troisième rangs (82 %) par rapport au seul commerce brut direct avec les fournisseurs de premier rang (88 %).

Il convient toutefois de noter que, malgré cet écart, les tendances sont pour l'instant similaires, avec une augmentation rapide équivalente des intrants non européens depuis 2020, due dans les deux cas à la forte hausse des importations en provenance de Chine. Compte tenu de cette tendance et de la croissance rapide des exportations chinoises de pièces automobiles en 2023-2025, il est raisonnable d'estimer que ces niveaux de contenu local ont encore baissé pour passer sous la barre des 80 % lorsque l'on inclut les fournisseurs de deuxième et troisième rangs, et à environ 85 % lorsque l'on ne considère que les achats des constructeurs automobiles auprès des fournisseurs de premier rang.

Figure 25. Part des intrants de l'UE dans l'industrie automobile (secteur 29 Rév. 4) pour produire une unité de production brute locale

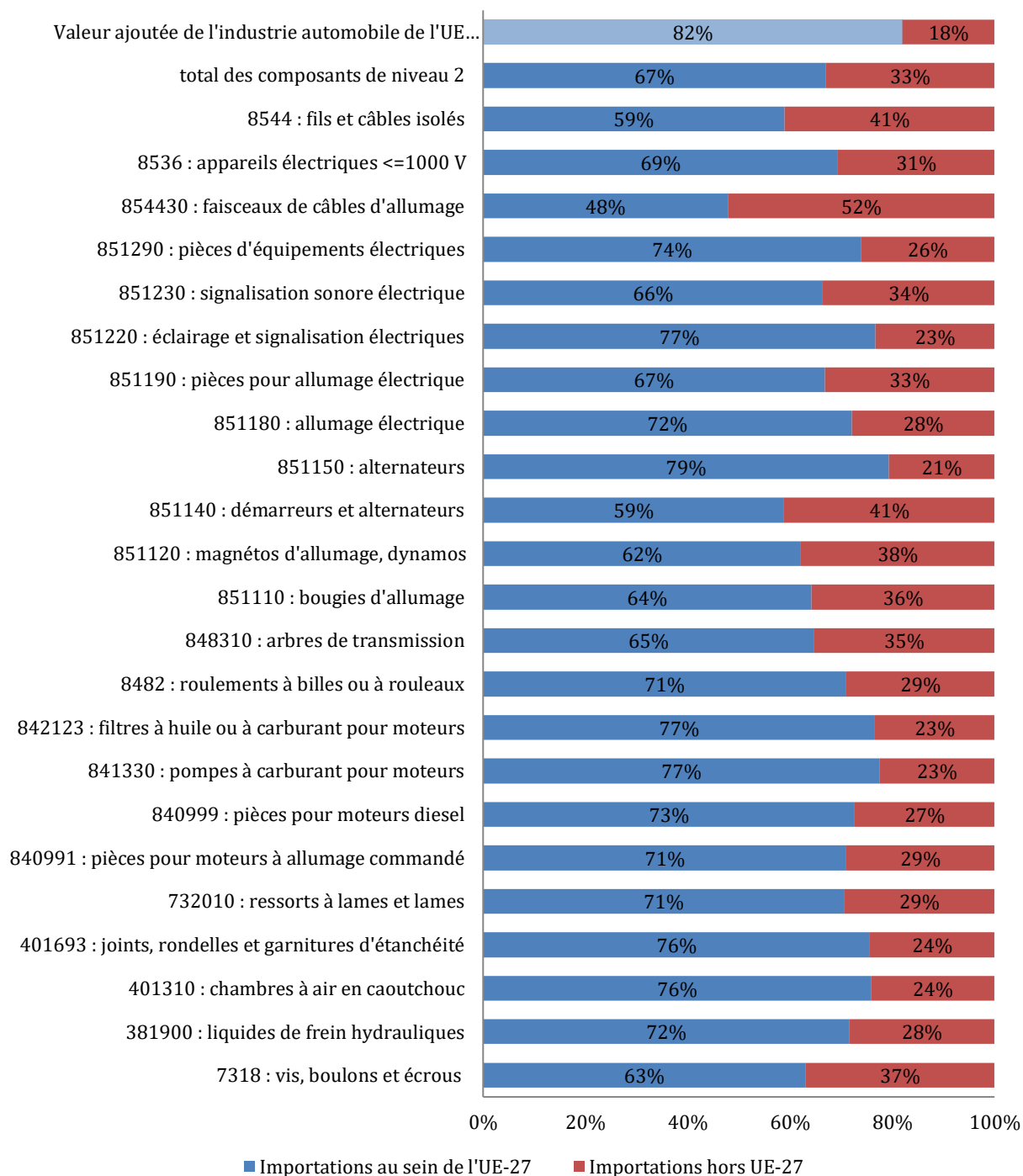


Source : Tableaux ICIO de l'OCDE dans la base de données Trade in Value Added (TiVA).

Dans la figure 26, nous avons pris en compte 19 codes douaniers correspondant à un certain nombre de biens principalement achetés par les fournisseurs de premier rang auprès de fournisseurs de deuxième rang afin d'estimer les parts extra-UE et intra-UE de leurs importations totales. Sur la base de ces données, le niveau moyen estimé des importations intra-UE des fournisseurs de premier rang est de 67 %, contre 79 % pour les constructeurs automobiles.

Comme expliqué précédemment, les importations intra-UE correspondent au niveau « minimal » de contenu local de l'UE car le contenu local généré par la production de l'UE et consommé dans le même pays de production n'est pas pris en compte dans les importations intra-UE. En revanche, le taux de contenu local de 82 % basé sur la valeur ajoutée de l'UE et calculé à partir des tableaux ICO de l'OCDE ci-dessus surestime le niveau réel de contenu local, car il intègre également les achats des constructeurs automobiles auprès des fournisseurs de premier rang (dont le niveau de contenu local est plus élevé que dans les achats des fournisseurs de premier rang auprès des fournisseurs de deuxième rang).

Figure26 . Ratio des importations extra-UE et intra-UE par rapport au total des importations de l'UE de pièces achetées par les fournisseurs automobiles de premier rang (2024 - sur la base de la valeur)



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes HS 2-4-6 et CN 8 (année 2024) ; la valeur ajoutée brute de l'UE dans la production automobile est calculée à partir de la base de données « Trade In Value » de l'OCDE – mise à jour d'après Hruby et Saroch (2025).

Nous concluons qu'un niveau « moyen » de 70 % correspond ici au « filet de sécurité » nécessaire pour protéger les fournisseurs de deuxième rang sans augmenter les coûts de production des fournisseurs de premier rang. Il convient de noter que ce niveau moyen

est le même que celui de l'accord de libre-échange USMCA, dont l'impact économique global sur les fournisseurs automobiles américains a été clairement positif entre 2020 et 2024⁴².

Ce niveau moyen doit toutefois être ajusté, avant sa mise en œuvre, à la réalité du « statu quo » pour chaque grand groupe de pièces et de composants afin d'éviter tout effet inflationniste. Notre méthodologie permet de réaliser cet ajustement en identifiant, pour chaque groupe de pièces, les listes exhaustives des codes douaniers qui caractérisent leurs intrants, leurs poids respectifs dans le total des achats d'intrants, ainsi que leur part respective dans les importations intra-UE et extra-UE.

Notre proposition repose sur cette notion de moyenne qui doit être convertie en une valeur de « filet de sécurité » cohérente pour chaque groupe de pièces et de composants. En ce qui concerne les critères permettant de définir l'origine européenne des pièces acquises par les fournisseurs de premier rang afin d'atteindre le niveau requis de contenu local européen, nous retenons ici la règle d'origine non préférentielle fondée sur la dernière transformation substantielle en Europe.

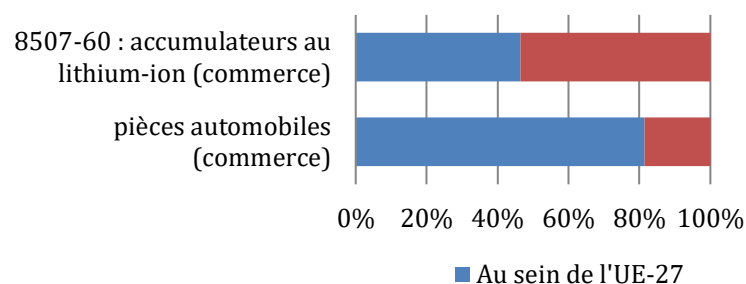
**(Prix totaux départ usine des pièces européennes / prix totaux
départ usine de tous les composants achetés pour fabriquer la pièce)
≥ 70 % en moyenne de contenu local requis pour
les pièces « Made in EU »**

⁴²Amy A. Karpel et al., *USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report*.

3.4. Les batteries devraient-elles être incluses dans la politique de contenu local pour les voitures et les pièces automobiles ?

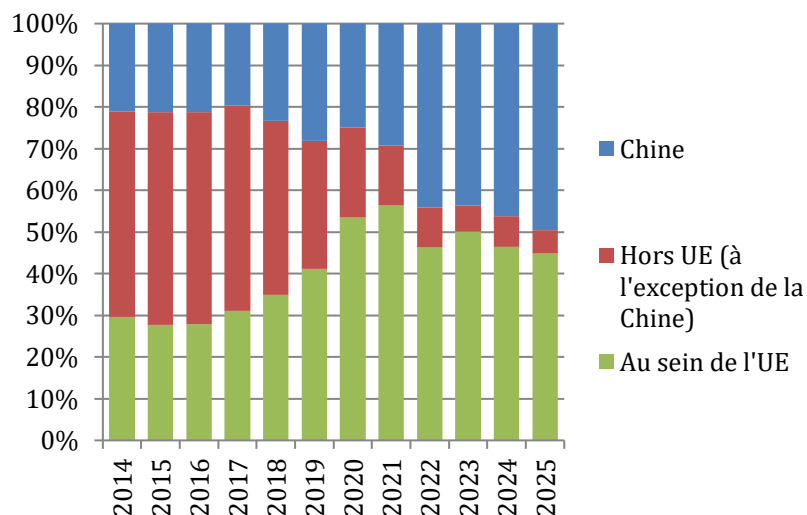
Il ne serait pas judicieux de placer les pièces automobiles et les batteries sous le même « toit » « Made in EU ». Les batteries nécessitent une approche différente, non pas fondée sur le concept de « filet de sécurité », qui consiste à préserver le *statu quo* face au risque d'une délocalisation massive vers la Chine, mais sur des objectifs de contenu local, visant à accroître à la fois l'approvisionnement en batteries en provenance d'Europe et le niveau de contenu local de l'UE dans les batteries produites en Europe.

Figure 27. Importations de batteries lithium-ion de l'UE par rapport aux pièces automobiles



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes HS 2-4-6 et CN 8 (année 2024).

Figure 28. Importations de batteries lithium-ion dans l'UE en provenance de Chine, de hors UE (à l'exception de la Chine) et de l'UE (intra-UE)



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon les codes SH 2-4-6 et NC 8 (année 2024).

Actuellement, les importations extra-UE représentent plus de la moitié des importations totales de batteries en Europe. La part intra-UE de ces importations est en baisse depuis 2021 (passant de 56 % à 45 %), sous l'effet de la croissance rapide des importations en provenance de Chine, en particulier de batteries LFP, qui représentaient en 2025 la moitié des importations totales de batteries en Europe. Actuellement, les batteries LFP ne sont pas fabriquées en Europe.

Tableau 9. Part des importations hors UE de composants de batteries et de matières premières/raffinées (2024)

Composants et matériaux pour batteries	Part des importations hors UE	
Électrolyte	100	Matériaux actifs 95 % à 100 % d'importations hors UE
Anode	≥98 %	
Cathode	≥95 %	
Séparateur	100 %	
Lithium (brut/raffiné)	81 %/100 %	Matières premières/raffinées 81 % à 100 % des importations hors UE
Cobalt (brut)	81	
Graphite (brut)	99	
Manganèse (brut/raffiné)	96 %/66 %	

Sources : Fondation Volta, Rapport sur les batteries, 2024 ; Bielewski et al., 2023⁴³ .

Même pour les batteries fabriquées en Europe, leur contenu local européen est très faible. Selon les données fournies par le « Battery report » de la Fondation Volta (2024) et le « EU Competitiveness in Advanced Li-ion Batteries report » du JRC (2023), la quasi-totalité des matériaux actifs (électrolyte, anode, cathode et séparateur) et entre 81 % et 100 % des matières premières et raffinées utilisées pour fabriquer des batteries dans l'UE sont importées, principalement de Chine (tableau 9).

Pour structurer un écosystème européen des batteries indépendant et souverain, il faut une politique industrielle européenne extrêmement ambitieuse, cohérente et globale, à l'image de la loi américaine « Inflation Reduction Act » de 2022, qui combine des objectifs progressifs pour les « batteries fabriquées dans l'UE » destinées aux voitures et aux VUL grâce à différents types de politiques de stimulation de la demande, des exigences progressives en matière de contenu local pour les batteries assorties d'objectifs clairs et réalistes (révisés chaque année), des subventions à la production pour soutenir les investissements tout au long de la chaîne de valeur (fabrication de cellules, producteurs de CAM/PCAM, recycleurs), des crédits de production et d'achat pour subventionner les dépenses d'exploitation (OPEX) pendant la phase de montée en puissance, ainsi que la prise en charge des écarts de prix pour soutenir le rattrapage par rapport aux concurrents asiatiques. Notre proposition consiste donc à exclure les batteries du « filet de sécurité » « Made in EU » pour les voitures/utilitaires et les pièces automobiles. Des « objectifs de contenu local » pour les cellules, les producteurs de CAM/CPMA et les recycleurs seront introduits séparément dans le cadre d'un plan dédié visant à structurer un écosystème européen des batteries via des politiques de contenu local, des mesures d'aide financière, des politiques axées sur la demande, ainsi que des réglementations sur les matériaux et la fin de vie/l'éco-conception⁴⁴ .

⁴³Bielewski et al., *Clean Energy Technology Observatory*.

⁴⁴Hermine and Hautsch, *Plan for the Emergence, Competitiveness, and Resilience of an EU Battery Ecosystem — Leveraging Combined Use of Local Content Policies and of New Public Aids Schemes*.

3.5. Comment mettre en œuvre le label « Made in Europe » de la manière la plus efficace tant pour les régulateurs que pour les entreprises ?

La proposition que nous avons esquissée ci-dessus repose sur la méthodologie de la « règle d'origine préférentielle » déjà intégrée dans les contrats européens standard entre les constructeurs automobiles et les fournisseurs de premier rang, ainsi qu'entre les fournisseurs de premier rang et les fournisseurs de deuxième rang. La mise en œuvre par les fabricants et le contrôle par les douanes des pays producteurs ne devraient donc pas générer de charge administrative excessive.

Nous proposons de considérer comme « contenu local de l'UE » ce qui est acheté par le constructeur (à l'exclusion des batteries) et par le fournisseur de premier rang au sein de l'UE. Notre approche est la même que celle du rapport Roland Berger/CLEPA⁴⁵ et celle retenue par l'IAA. Nous excluons du « contenu local de l'UE » la valeur générée par le processus d'assemblage de l'OEM ou du fournisseur de premier rang ; la voiture/fourgonnette et la pièce automobile doivent bien sûr toujours être produites au sein de l'UE pour être éligibles au label MiEU. Nous estimons qu'il s'agit là de la manière la plus efficace de mettre en œuvre le label MiEU.

Premièrement, seul le constructeur peut estimer la valeur ajoutée par son propre processus d'assemblage et il n'y aurait aucun moyen objectif et pratique pour le régulateur de vérifier cette valeur. Une autre approche pourrait consister à utiliser le prix départ usine de la voiture/fourgonnette ou de la pièce automobile, mais ce prix refléterait non seulement l'ensemble de la valeur ajoutée par le constructeur ou le fournisseur de premier rang, qui peut varier considérablement en fonction du produit et de sa marge brute, mais aussi tous les coûts de R&D, de fabrication et de distribution liés à la production et à la vente du produit, qui ne relèvent pas de l'exigence de contenu local.

Deuxièmement, l'objectif consistant à mettre en place un filet de sécurité pour les fournisseurs de premier rang, via le « label MiEU pour voitures/VUL », et pour les fournisseurs de deuxième rang, via le « label MiEU pour pièces automobiles », est mieux servi si la valeur ajoutée par l'acheteur est exclue de l'exigence et du calcul du « statu quo » du contenu local de l'UE.

En résumé :

1. Voici les deux formules que nous proposons pour mettre en œuvre les labels MiEU pour les voitures et les VUL, ainsi que pour les pièces automobiles :
 - a. **(Prix départ usine totaux des pièces « Made in EU » / prix départ usine totaux de toutes les pièces achetées ⁴⁶ pour fabriquer une voiture/fourgonnette) ≥ 80 % de contenu local requis pour le label « Made in EU » pour voitures/VUL**
 - b. **(Prix totaux départ usine des pièces européennes / prix totaux départ usine de tous les composants achetés pour fabriquer la pièce) ≥ 70 % en moyenne (ajusté au statu quo de chaque grand groupe de pièces) de contenu local requis pour les pièces « Made in EU »**

⁴⁵Roland Berger, *Automotive Component – Driving EU Competitiveness and Value Creation*.

⁴⁶ À l'exclusion des batteries lithium-ion.

2. Ces formules s'appuient sur une méthodologie consensuelle claire déjà intégrée dans les contrats automobiles standard de l'UE et sur l'exploitation de données publiques exhaustives en matière de douane et de commerce afin de calculer les niveaux moyens réels de contenu local dans les voitures/VUL et les pièces automobiles fabriquées en Europe.
3. Ces formules garantissent la mise en place d'un véritable « filet de sécurité » pour les fournisseurs européens de premier et deuxième rangs, afin de les protéger contre la délocalisation massive et continue vers la Chine.
4. Elles offrent aux constructeurs automobiles et aux fournisseurs de premier rang une marge de conformité limitée mais significative afin d'éviter les effets inflationnistes sur la production ou les prix, tout en préservant une chaîne d'approvisionnement automobile solide.
5. Elles garantissent également des conditions de concurrence équitables pour les constructeurs automobiles et les fournisseurs basés dans l'UE par rapport aux usines de voitures et de pièces automobiles créées par des entreprises chinoises en Europe.

Nous allons maintenant nous pencher sur l'IAA proposée par la Commission européenne⁴⁷ et expliquer, sur la base de l'analyse effectuée dans cette section, pourquoi l'IAA n'est pas à la hauteur pour relever le défi chinois et comment il devrait être modifié conformément à notre proposition.

⁴⁷European Commission, *Proposal for a Regulation on Establishing a Framework of Measures for Accelerating Industrial Capacity and Decarbonisation in Strategic Sectors (Industrial Accelerator Act)*.

4. L'IAA est-il à la hauteur de la tâche ?

Le projet de loi de la CE relatif à l'IAA incarne une série de compromis entre des points de vue, des doctrines et des intérêts divergents. Il est davantage orienté vers ce qui est envisagé comme « possible » et « raisonnable » de faire, compte tenu de ces oppositions et conflits internes, plutôt que vers ce qui est « nécessaire » et « efficace » pour relever le « défi chinois ».

« Made in Europe » ou « Made with China » ?

La première opposition majeure au sein de la Commission européenne, entre les États membres de l'UE et parmi les acteurs du secteur automobile, porte sur la question de savoir si le « défi chinois » doit être relevé en introduisant un certain degré de protection ou s'il faut avant tout rendre l'Europe plus compétitive.

Ces points de vue ne s'opposent pas nécessairement. Dans le rapport de Mario Draghi, ils sont par exemple présentés comme les deux facettes d'une même politique industrielle à grande échelle dont l'UE aurait besoin pour restaurer sa compétitivité. Cependant, du point de vue ordolibéral allemand, selon lequel ce sont les marchés, et non les interventions de l'État, qui doivent guider l'économie, la protection est fondamentalement considérée comme une mauvaise solution : elle réduit la concurrence, elle augmente les coûts, elle affaiblit les industries au lieu de les renforcer.

C'est par exemple la position défendue par un groupe de neuf pays de l'UE mené par la République tchèque, comprenant l'Estonie, la Finlande, l'Irlande, la Lettonie, Malte, le Portugal, la Slovaquie et la Suède, dans une lettre adressée à la Commission européenne en décembre 2025. C'est également la position de l'ACEA : dans une lettre adressée à la CE par son président et PDG de Mercedes, Ola Källenius, quelques semaines avant l'annonce de l'IAA, l'accent a été mis sur « le maintien d'une Europe ouverte aux affaires et la mise en place de partenariats pragmatiques qui renforcent nos capacités tout en accélérant le développement des technologies dont l'Europe a besoin »⁴⁸.

Les « partenariats pragmatiques » sont bien sûr ceux avec les entreprises chinoises dont nous avons parlé dans la section 3 et, par « maintenir l'Europe ouverte aux affaires », les constructeurs automobiles européens demandent à la CE de ne pas s'immiscer, ou seulement de manière modérée (avec des seuils bas pour les exigences de contenu local), dans leurs projets visant à délocaliser une partie de leur approvisionnement vers la Chine et à recourir de plus en plus aux produits, à la R&D et aux technologies chinoises pour concurrencer les constructeurs automobiles chinois en Europe, car ces projets leur permettraient de « renforcer leurs capacités » et de devenir plus compétitifs.

L'idée générale est de promouvoir une approche « Made with China » comme moyen de restaurer/préserver la compétitivité de l'UE, tout en demandant une baisse des coûts énergétiques, des subventions pour les dépenses d'investissement (CAPEX) et d'exploitation (OPEX), ainsi qu'une simplification « OMNIBUS » des procédures administratives et des réglementations pour le secteur automobile afin de réduire l'écart en termes de coûts de production et d'investissement avec la Chine. C'est également la position de l'Allemagne, bien qu'elle soit actuellement la principale cible de l'expansion

⁴⁸ Source : https://www.acea.auto/files/ACEA-Open-Letter-to-EU-Leaders_2026-FINAL.pdf

commerciale chinoise dans le secteur manufacturier, et, au sein de la Commission, de la DG Clima, qui craint qu'une préférence européenne trop stricte ne compromette la transition vers des véhicules électriques plus abordables (malgré le fait que les importations en provenance de Chine aient une empreinte carbone bien plus importante).

De leur côté, les équipementiers automobiles européens, leurs régions, certains pays clés du secteur automobile (avec la France en tête) et plusieurs syndicats (dont le syndicat allemand IG Metall) ont contesté ce point de vue et réclamé des politiques de contenu local ainsi qu'une préférence pour le « Made in EU », estimant que la concurrence chinoise est massive, déloyale et dévastatrice. L'argument principal avancé ici est que si l'avenir de la chaîne d'approvisionnement de l'UE est en jeu en raison d'une surcapacité fortement subventionnée par l'État en Chine conduisant à un dumping économique, alors une protection est justifiée et légitime. Telle a également été la conclusion des enquêtes de la DG Commerce sur les distorsions commerciales et les aides d'État illégales en Chine, qui ont été pleinement approuvées par la Commission européenne et par la DG Grow dirigée par Stéphane Séjourné.

L'IAA a été rédigé par la DG Grow et reflétait initialement cette vision et cette ambition générales. Cependant, version après version – environ 40 ont circulé depuis décembre 2025 –, la portée, les seuils et les objectifs de la politique « Made in EU » ont été progressivement édulcorés et affaiblis. En réaction à la proposition finale, les associations de fournisseurs français, qui ont été les plus actives dans le lobbying en faveur de politiques ambitieuses en matière de contenu local, ont souligné qu'il s'agissait d'une loi vidée de la majeure partie de sa substance⁴⁹. IG Metall a également souligné les lacunes de la proposition actuelle, en particulier concernant son champ d'application en termes de secteurs et de pays concernés⁵⁰.

Respecter ou ne pas respecter les règles de l'OMC ?

La deuxième opposition majeure porte sur la question de savoir si l'IAA doit marquer une rupture avec le strict respect des règles de l'OMC ou s'il doit rester autant que possible cohérent avec ces règles afin de préserver le libre-échange multilatéral.

La fin de l'exception européenne ?

Dans un précédent *Acte du Gerpisa*, nous avons analysé la renaissance mondiale des politiques de contenu local au cours de la période 2009-2024⁵¹. Entre 2009 et 2024, 5 330 politiques de contenu local ont été mises en œuvre dans 57 pays. Environ 7 % provenaient d'Europe, mais uniquement d'Allemagne et du Royaume-Uni, qui ont lié les exigences de valeur ajoutée locale à des prêts d'État et à des incitations à l'exportation ou à l'investissement pour les opérations hors de l'UE. Sans celles-ci, l'Europe représente moins de 1 % du total des politiques de contenu local.

Les principaux pays adoptants ont été le Brésil, les États-Unis, l'Inde, l'Arabie saoudite, l'Indonésie, la Russie et le Canada. La Chine s'est classée 13e, avec environ 4 % de l'ensemble des politiques de contenu local, car elle a principalement soutenu les

⁴⁹ Source : <https://www.lejournaldesentreprises.com/breve/le-projet-de-loi-sur-laceleration-industrielle-est-insuffisant-pour-les-fournisseurs-de-la-filiere-2138403>

⁵⁰ Source : <https://www.steelorbis.com/steel-news/latest-news/ig-metall-industrial-accelerator-act-needs-improvements-to-support-industry-1440450.htm>

⁵¹Pardi et al., 'Made in Europe. Local Content Policy for the European Automotive Industry'.

industries nationales par le biais de subventions directes — représentant 75 % de ces politiques à l'échelle mondiale au cours de cette période. Si l'on exclut les politiques du Brésil, qui représentaient à elles seules 52 % de l'ensemble des politiques de contenu local, leur nombre annuel est passé de moins de 10 entre 2000 et 2008 à environ 30 entre 2009 et 2018, puis à environ 70 entre 2019 et 2024. En moyenne, 14 % de ces mesures visaient le secteur automobile.

Après la crise financière de 2008, ces efforts politiques ont continué à se concentrer sur des objectifs traditionnels tels que la réduction des importations, l'attraction des investissements et le développement de chaînes d'approvisionnement nationales dans les industries stratégiques. Depuis la pandémie de 2019, cependant, les priorités se sont déplacées vers la réduction des risques — en diminuant les dépendances économiques stratégiques — et la relocalisation des capacités de production clés, en particulier vis-à-vis de la Chine. Ces mesures se concentrent désormais sur des secteurs tels que les produits pharmaceutiques et les technologies propres, y compris la chaîne de valeur des véhicules électriques, comme l'illustre la loi américaine sur la réduction de l'inflation (Inflation Reduction Act, IRA). Les pays les plus actifs à cet égard comprennent des économies avancées telles que les États-Unis, le Japon et la Corée du Sud, ainsi que de grandes économies émergentes comme la Chine, l'Inde et l'Indonésie.

En revanche, l'Europe fait figure d'exception dans ce nouveau contexte géopolitique marqué par des initiatives généralisées de réduction des risques et de relocalisation. L'absence de politiques similaires au sein de l'Europe constitue un risque pour sa compétitivité et sa souveraineté dans les industries stratégiques, notamment le secteur automobile, mais aussi au-delà. Telle était également la conclusion du rapport de Mario Draghi et de plusieurs autres rapports, dont celui du Parlement européen, publiés au cours de cette période⁵².

La comparaison avec les États-Unis est particulièrement instructive pour illustrer la position de plus en plus « exceptionnelle » de l'UE.

L'Europe et les États-Unis sur des trajectoires divergentes

Depuis 2016, sous l'administration Obama, les États-Unis ont suspendu la nomination de nouveaux juges à l'Organe d'appel de l'OMC (OA). Les critiques américaines à l'égard de l'Organe d'appel de l'OMC portaient sur trois domaines : des vices de procédure, une interprétation excessive des règles et des préoccupations politiques plus générales. Les États-Unis ont fait valoir que l'OA ne respectait pas les délais et suivait des pratiques discutables, qu'il outrepassait son autorité en créant de facto de nouvelles normes juridiques (en particulier concernant la législation antidumping), et qu'il entravait la politique commerciale américaine — notamment dans le contexte de la rivalité avec la Chine, qu'ils considéraient comme injustement favorisée au sein du système de l'OMC en raison de son statut de « pays en développement ».

⁵²Grudler, 'Against Unfair Competition, Time Has Come for a Buy European Act.'; Carbone 4, *Buy European and Sustainable Act*; Goodman, *Charged with Consequences. How Europe Navigates the Risks of Chinese Electric Vehicles*; Thomas Grjebine et al., *L'industrie européenne face au rouleau compresseur chinois*; Kratz et al., *China and the Future of Global Supply Chains*; do Prado et al., *The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options*; Fix and Crebo-Rediker, 'China's Double Threat to Europe'.

En 2019, sous le premier mandat de Trump, l'Organe d'appel a cessé de fonctionner en raison du nombre insuffisant de juges nommés, tandis que le nombre de politiques commerciales unilatérales, y compris les droits de douane, mises en œuvre par le gouvernement américain s'intensifiait. À cette époque, l'UE n'avait pas encore reconnu la « réduction des risques » comme un objectif politique⁵³. En réponse au boycott américain de l'Organe d'appel, l'UE a formé une alliance avec la Chine pour créer un organe d'appel parallèle, appelé l'Accord d'appel intérimaire multipartite (MPIA). Le MPIA est entré en fonction en 2020, mais depuis lors, seuls 33 pays sur les 180 membres de l'OMC ont rejoint le MPIA, et seules trois affaires ont été jugées à ce jour⁵⁴. *De facto*, cela signifie que depuis 2019, l'OMC n'est plus une organisation efficace : tout pays affilié à l'OMC qui n'est pas satisfait d'une sanction ou d'un jugement de l'OMC peut « faire appel dans le vide » sans aucune conséquence.

Le retour au pouvoir des démocrates en 2021 n'a pas modifié la position des États-Unis vis-à-vis de l'OMC et de la Chine. L'administration Biden a clairement affirmé sa volonté de mener « la réflexion sur ce que pourrait être une nouvelle version de la mondialisation » et « à quoi pourrait ressembler un nouvel ordre économique mondial »⁵⁵. En définissant sa politique commerciale, elle a souligné qu'elle était « centrée sur les travailleurs » (c'est-à-dire visant à créer des emplois dans le secteur manufacturier aux États-Unis) et fondée sur « de nouvelles normes visant à lutter contre les politiques industrielles néfastes de la Chine et d'autres pays qui sapent notre capacité à être compétitifs »⁵⁶. L'IRA, mis en œuvre en 2022, a été l'un des meilleurs exemples d'une telle approche. Il comprenait un large éventail d'exigences strictes en matière de contenu local et de mesures d'incitation au contenu local pour les secteurs américains de l'automobile et des batteries, qui reproduisaient les politiques du « Made in China 2025 » pour le secteur des véhicules à énergie nouvelle, et représentaient clairement un pas en avant significatif dans le contournement des règles multilatérales pour des raisons de sécurité nationale. L'IRA a également été considérée par de nombreux observateurs en Europe comme le type de politique industrielle audacieuse dont l'UE aurait eu besoin pour soutenir son Pacte vert et relever le défi chinois⁵⁷.

Le deuxième mandat de Donald Trump a encore accentué cette approche du commerce international : d'abord sectorielle, le découplage sino-américain prend désormais un caractère systémique et redéfinit les relations commerciales avec tous les autres partenaires économiques des États-Unis sur une base bilatérale, éloignant de plus en plus les États-Unis de l'ordre multilatéral de l'OMC.

Face à une telle évolution des politiques commerciales et industrielles américaines, les tentatives répétées de l'UE pour redynamiser l'OMC et restaurer l'ordre multilatéral du libre-échange en ruine semblent de plus en plus désespérées. Dans sa dernière

⁵³Darina Dakmak et al., 'De-Risking European Supply Chains'.

⁵⁴ Source : https://wtoplurilaterals.info/plural_initiative/the-mpia/

⁵⁵do Prado et al., *The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options*, 4.

⁵⁶ Source : <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/speeches-and-remarks/2021/june/remarks-ambassador-katherine-tai-outlining-biden-harris-administrations-worker-centered-trade-policy>

⁵⁷Alochet, *Comparison of the Chinese, European and American Regulatory Frameworks for the Transition to a Decarbonized Road Mobility*; do Prado et al., *The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options*.

contribution sur la réforme de l'OMC, l'UE a averti que « *sans un engagement politique fort des États membres en faveur d'un processus de réforme profonde et globale, l'organisation sombrera dans l'insignifiance, et avec elle, le système commercial mondial fondé sur des règles continuera de s'éroder.* »⁵⁸. Le refus catégorique des États-Unis de participer à toute forme de réforme de l'OMC signifie qu'aucune avancée substantielle ne se produira dans ce domaine⁵⁹.

Du « Made in Europe » au « Made with Europe »

La Commission européenne s'est accommodée de cette nouvelle réalité au cours des deux dernières années⁶⁰. L'IAA peut être considéré comme le premier véritable test de la capacité de l'UE « à répondre à l'utilisation fréquente et ciblée d'outils économiques pour faire avancer des objectifs stratégiques » de la part de pays tiers et à « réduire les dépendances vis-à-vis des pays tiers » (p. 1). Mais tant au sein de la Commission européenne qu'au sein de plusieurs États membres de l'UE, il existe encore d'importantes résistances à accepter les conséquences de cette nouvelle compréhension du « paysage géopolitique actuel ». La DG Commerce, en particulier, ainsi que l'Allemagne et plusieurs autres pays d'Europe du Nord, se sont battus pour que l'IAA reste aussi compatible que possible avec les règles de l'OMC.

Le résultat, après de nombreuses tergiversations, est une proposition qui n'est ni compatible avec les règles de l'OMC, ni efficace pour relever le « défi chinois » et faire face au nouvel « ordre économique mondial » imposé par les États-Unis. D'une part, l'IAA représente de fait une violation des principes de l'OMC en introduisant des subventions et des réglementations favorisant les produits fabriqués localement par rapport aux produits importés. D'autre part, en se concentrant exclusivement sur le volet émergent des technologies vertes du secteur automobile et en élargissant le champ d'application de la mesure à tous les pays avec lesquels l'UE a conclu des accords de libre-échange ou qui font partie de l'accord de l'OMC sur les marchés publics (l'approche « Made with Europe »), l'IAA est fondamentalement inoffensif.

L'Europe doit se prononcer

En résumé, la version proposée de l'IAA est « ni chair ni poisson » : elle laisse la porte ouverte à une approche « Made with China » défendue par les constructeurs tout en introduisant une version édulcorée de l'approche « Made in EU » réclamée par les fournisseurs ; elle intègre le principe de la préférence européenne dans les politiques et réglementations de l'UE, mais en le vidant de sa substance en excluant la majorité de la production automobile de l'UE des exigences en matière de contenu local et en intégrant environ 80 autres pays dans le champ d'application de la politique (l'approche « Made with Europe »).

L'étude d'impact annexée à l'IAA ne fournit pas d'indication sur la manière dont l'IAA relèvera le « défi chinois », mais se concentre uniquement sur les coûts estimés de ces mesures pour l'industrie automobile européenne et les consommateurs « toutes choses

⁵⁸ Source : https://www.eeas.europa.eu/delegations/world-trade-organization-wto/eu-submission-wto-reform_en?s=69

⁵⁹ Source : <https://www.reuters.com/business/us-rejects-wto-reform-proposal-before-cameroon-meeting-2026-03-13/>

⁶⁰ Draghi, *High Level Conference – One Year after the Draghi Report: What Has Been Achieved, What Has Changed*.

étant égales par ailleurs ». En d'autres termes, elle n'explique pas quelle était la logique derrière ces compromis et comment ceux-ci affecteront la capacité de l'IAA à relever efficacement le « défi chinois ».

Il appartient désormais au Parlement européen de décider si l'IAA sera de la « chair » ou du « poisson ». L'objectif de ce rapport n'est pas seulement de plaider en faveur d'une version beaucoup plus ambitieuse et efficace de l'IAA, qui indiquerait également plus clairement où l'UE souhaite aller en matière de politique commerciale et comment elle entend lutter contre l'impérialisme économique chinois dans ce nouvel ordre géopolitique ; mais aussi de fournir une estimation de l'impact que ces compromis auront sur l'industrie automobile européenne si l'UE continue de refuser de se prononcer.

4.1. Étude d'impact de l'IAA par rapport au « défi chinois » : ce qu'il faut modifier et pourquoi

Dans cette section, nous examinerons les principales mesures proposées ou écartées dans l'IAA concernant la politique « Made in EU » pour les véhicules et leur « impact » sur la résilience globale de l'industrie automobile européenne face au « défi chinois ».

Exigences « Made in EU » pour les véhicules (catégories M et N)

Pourquoi exclure les véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et les véhicules hybrides (HEV) ?

Seuls les véhicules BEV, PHEV et à pile à combustible (FC) sont inclus dans l'IAA. En 2025, ces véhicules représentaient moins de 20 % de la production totale de véhicules légers de l'UE. Si l'on peut s'attendre à ce que cette part augmente, d'une part en raison des effets de l'objectif CO₂ de 2025 sur les ventes moyennes entre 2025 et 2027, et d'autre part en raison des effets de l'objectif CO₂ de 2030, plus exigeant (également calculé sur une moyenne de trois ans), une part très importante de la production automobile de l'UE restera sans aucune protection pendant au moins les sept prochaines années. De plus, la révision de l'objectif de réduction des émissions de CO₂ pour 2035, qui vise désormais une réduction de 90 % (par rapport au niveau de 2021), signifie que même après 2035, une part non négligeable de la production automobile de l'UE sera constituée de voitures et de VUL à moteur à combustion interne (ICE) et hybrides (HEV).

Cette mesure est en contradiction avec l'objectif de « renforcer la résilience » de la « base industrielle » de l'UE, même si elle devait se concentrer exclusivement sur la partie « décarbonée » de l'industrie automobile. La quasi-totalité des composants utilisés pour fabriquer les véhicules électriques à batterie (BEV), les véhicules hybrides rechargeables (PHEV) et les véhicules à pile à combustible (FCV) (pneus, freins, intérieurs, éclairage, câbles, etc.) servent également à la fabrication des véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et des véhicules hybrides (HEV), et sont tous produits par les mêmes entreprises. Pour la résilience de ces entreprises, l'exigence actuelle « Made in EU », qui exclut les véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et les véhicules hybrides (HEV), n'a aucune pertinence car elle ne concerne que 20 à 30 % de leurs ventes. Il n'est tout simplement pas possible de renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement automobile pour les véhicules « décarbonés » sans inclure les véhicules « carbonés ». La survie, en effet, des entreprises qui produisent les pièces et composantes pour les premiers, dépend à moyen terme de leur capacité à continuer à fournir des pièces et composantes pour les seconds – capacité qui est aujourd'hui menacée par l'expansion chinoise.

De plus, compte tenu de la révision de l'objectif de CO₂ pour 2035, les véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et les véhicules hybrides (HEV) font également partie des solutions technologiques futures visant à décarboner les ventes de voitures neuves, ce qui rend la décision de les exclure du champ d'application de l'IAA encore plus discutable.

Concrètement, l'exclusion des moteurs à combustion interne (ICE) et des véhicules hybrides (HEV) de l'exigence « Made in EU » laisse environ 210 milliards d'euros de commerce européen de pièces automobiles (actuellement approvisionnées dans l'UE) à la merci de la concurrence (chinoise).

→ L'IAA devrait inclure les véhicules hybrides (HEV) et les véhicules à moteur à combustion interne (ICE), sans quoi elle ne protégera pas la chaîne d'approvisionnement européenne pour les véhicules électriques à batterie (BEV) et les véhicules hybrides rechargeables (PHEV).

Pourquoi un seuil de 70 % ?

La décision de fixer l'exigence « Made in EU » à 70 % (sur la base du rapport entre le prix départ usine total des composants automobiles originaires de l'Union et le prix départ usine total de tous les composants – à l'exclusion de la batterie) est justifiée dans l'étude d'impact de l'IAA par l'analyse réalisée par le Joint Research Council et fondée sur les données FIGARO d'Eurostat pour l'année 2022⁶¹.

D'après cette analyse, la part de contenu local (composants d'origine européenne) pour l'ensemble des véhicules légers fabriqués en Europe s'élevait à 89 % en 2022. Pour les véhicules à moteur à combustion interne (y compris les véhicules hybrides), ce taux était de 87 %, et pour les véhicules électriques (véhicules électriques à batterie et véhicules hybrides rechargeables), de 71 %. La méthodologie utilisée pour obtenir ces résultats n'est pas présentée dans l'étude d'impact, mais peut être consultée dans l'article du JRC à ce sujet⁶². Les données FIGARO ne permettent pas de distinguer la production d'un véhicule à moteur à combustion interne (ICEV) de celle d'un véhicule électrique (EV), car elles ne couvrent que 64 secteurs d'activité et 64 produits⁶³ : pour l'ensemble de l'industrie automobile, il n'existe que deux valeurs agrégées correspondant à la NACE Rév. 2 C29 pour le secteur d'activité et à la CPA 2.1 C29 pour le produit. Le JRC a utilisé une nouvelle méthodologie expérimentale pour désagréger les données FIGARO à l'aide d'autres données sur la production et le commerce (Prodcom et Comtext). Cette nouvelle méthode présente certaines limites importantes, mais le principal problème lié à l'IAA est que le niveau constaté pour les véhicules électriques dans la publication du JRC (71 %) inclut la batterie (estimée à 16 % des intrants totaux pour un véhicule électrique), contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact de l'IAA (p. 218). C'est également le cas de l'article de McKinsey, cité également dans l'étude d'impact de l'IAA, qui estime à 70 %-75 % la « valeur ajoutée européenne » d'un BEV fabriqué en Europe en 2024, batterie comprise⁶⁴.

Comme nous l'avons montré plus haut, les batteries pour véhicules électriques sont principalement importées de l'extérieur de l'UE (56 % en 2024), représentent une part significative de la valeur totale des composants achetés par les constructeurs automobiles pour fabriquer un véhicule électrique à batterie et ne sont pas censées être incluses dans l'exigence « Made in EU » proposée par l'IAA.

L'étude Roland Berger (réalisée pour le CLEPA), qui exclut la batterie de ses calculs, a révélé qu'en moyenne, 83 % des composants d'un véhicule électrique à batterie (BEV) fabriqué dans l'UE provenaient de l'UE⁶⁵. Ce résultat semble cohérent avec un niveau de 70 à 75 % incluant la batterie. Il est donc difficile de comprendre pourquoi le niveau de

⁶¹European Commission, *Impact Assessment Report*, 178.

⁶²Diaz et al., 'Transition to Electric Vehicles – Competitiveness vs Technological Challenge for the EU Automotive Industry'.

⁶³ Source : <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/database#figarotables>

⁶⁴Andreas Tschiesner et al., 'Europe's Economic Potential in the Shift to Electric Vehicles'.

⁶⁵Roland Berger, *Automotive Component – Driving EU Competitiveness and Value Creation*, 11.

contenu local exigé par l'IAA a été fixé à un niveau aussi bas. D'après notre analyse, un niveau de 70 % (hors batterie) autorise les constructeurs automobiles à presque doubler leur approvisionnement actuel hors UE (de 17% à 30%) pour les véhicules électriques fabriqués dans l'UE.

Pour résumer, l'exigence « Made in EU » de l'IAA ne couvre que 25 % (78 milliards d'euros) des 297 milliards d'euros de commerce de pièces automobiles actuellement approvisionnées depuis l'UE pour la production de véhicules légers. Même si cette part est censée augmenter avec la croissance des ventes de véhicules électriques par rapport à celles des véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et des véhicules hybrides (HEV) d'ici 2030-2035, le projet d'IAA proposé est clairement et totalement inefficace pour relever le « défi chinois » auquel est confrontée la chaîne d'approvisionnement automobile européenne, tant en termes de portée que d'exigences.

→ L'IAA devrait porter le niveau de l'exigence « Made in EU » à 80 % pour tous les types de véhicules afin d'être efficace en tant que « filet de sécurité ».

Exigences « Made in EU » pour les pièces automobiles

Dans l'IAA, les seules exigences relatives aux pièces automobiles concernent « la batterie de traction du véhicule », les « composants du groupe motopropulseur électrique »⁶⁶ et les « principaux systèmes électroniques »⁶⁷.

« La batterie de traction doit contenir au moins trois composants spécifiques principaux de la batterie, parmi lesquels les cellules de batterie, originaires de l'Union » six mois après l'entrée en vigueur du règlement, et « au moins cinq composants spécifiques principaux de la batterie, parmi lesquels les cellules de batterie, le matériau actif de la cathode et le système de gestion de la batterie, originaires de l'Union » trois ans après l'entrée en vigueur du règlement.

Les composants du groupe motopropulseur électrique et les principaux systèmes électroniques doivent atteindre un niveau d'approvisionnement de l'UE d'au moins 50 % trois ans après l'entrée en vigueur du règlement.

Pourquoi exclure toutes les autres pièces automobiles traditionnelles de l'exigence « Made in EU » ?

La décision de ne pas instaurer d'exigence « Made in EU » pour toutes les autres pièces automobiles signifie que les fournisseurs de premier rang seront (partiellement) protégés par la préférence européenne, mais pas les fournisseurs de deuxième rang.

Les pièces automobiles fabriquées par des fournisseurs de premier rang devront simplement avoir subi leur « dernière transformation substantielle » dans l'UE (et dans tous les autres pays tiers intégrés dans le champ d'application de l'IAA – voir ci-dessous) pour être reconnues comme « Made in EU ». Comme nous l'avons expliqué ci-dessus (section 3), la dernière transformation substantielle est soumise à des exigences très

⁶⁶ On entend par « composants de groupes motopropulseurs électriques » l'électronique de puissance, les moteurs électriques de propulsion, les essieux électriques ainsi que leurs composants, rotors et stators.

⁶⁷ Les « principaux systèmes électroniques » désignent les systèmes avancés d'aide à la conduite, les unités centrales de traitement, les systèmes d'accès sans fil, les systèmes d'infodivertissement embarqués, les unités principales et l'électronique de châssis.

faibles en matière d’approvisionnement : selon les pièces, certaines exigences limitées en matière de contenu local peuvent être exigées, mais elles sont toujours inférieures à 45 % et, en moyenne, inférieures à 30 %.

Étant donné que le niveau moyen actuel d'approvisionnement dans l'UE pour les fournisseurs de premier rang est estimé à 80 % (voir section 3.3), cela signifie que plus de la moitié de cet approvisionnement ne sera pas protégé par la version actuelle de l'IAA.

→L'IAA devrait introduire des exigences « Made in EU » pour toutes les pièces automobiles, sans quoi les fournisseurs de deuxième rang ne seront pas protégés par la préférence européenne (dans notre proposition, nous suggérons un niveau moyen de 70 % pour les pièces automobiles – ce niveau sera ensuite ajusté en fonction du niveau réel constaté dans chaque groupe de pièces automobiles concernées selon le principe du filet de protection).

Pourquoi inclure dans l'exigence « Made in EU » les pièces automobiles « EV » qui sont actuellement principalement importées ?

Voici le paradoxe : d'une part, l'IAA ne protège pas la grande majorité de la chaîne d'approvisionnement européenne qui est compétitive au niveau international, mais qui risque d'être rapidement déplacée par l'expansion économique et commerciale de la Chine dans l'UE si un « filet de sécurité » efficace n'est pas mis en place ; d'autre part, l'IAA introduit des exigences « Made in EU » pour une partie plus restreinte de la chaîne d'approvisionnement européenne où l'Europe n'est actuellement pas compétitive et présente des dépendances stratégiques structurelles qui expliquent pourquoi ces composants sont principalement importés.

S'il est extrêmement important de réduire ces dépendances stratégiques et de structurer une chaîne d'approvisionnement européenne complète pour la production de batteries et de groupes motopropulseurs électriques⁶⁸, ce dont l'Europe ne dispose pas actuellement, il serait judicieux de séparer cet objectif de celui de préserver la chaîne d'approvisionnement automobile dont l'Europe dispose (mais qu'elle est sur le point de perdre), et il serait encore plus judicieux de ne pas confondre un objectif avec l'autre.

Le principal problème est qu'en l'absence d'une politique industrielle globale, telle que l'IRA l'a été pour les États-Unis, ce qui impliquerait une rupture claire avec les règles de l'OMC, il sera extrêmement difficile d'atteindre de tels niveaux de contenu local, en particulier pour la fabrication de batteries. L'UE a déjà commis cette erreur dans l'accord de commerce et de coopération UE-Royaume-Uni où elle a introduit en 2020 une exigence de contenu local de 60 % pour les packs de batteries et de 50 % pour les cellules de batterie pour 2024, mais a dû la retirer en urgence en 2023 car l'industrie européenne des batteries était loin d'atteindre ces objectifs.

En absence donc d'un IRA européen et compte tenu de la faillite de Northvolt et des difficultés actuelles d'ACC, la seule option réaliste pour atteindre les objectifs proposés dans l'IAA est que l'industrie automobile européenne s'appuie principalement sur des gigafactories chinoises ou coréennes implantées en Europe. Ce à quoi nous assistons est clairement un scénario « Made with China », plutôt qu'un scénario « Made in EU ».

⁶⁸Hermine and Hautsch, *Plan for the Emergence, Competitiveness, and Resilience of an EU Battery Ecosystem — Leveraging Combined Use of Local Content Policies and of New Public Aids Schemes*.

→ Les exigences « Made in EU » pour les composants critiques devraient être dissociées des exigences « Made in EU » pour les véhicules et autres pièces automobiles afin d'éviter toute confusion entre le « filet de sécurité » (destiné à protéger les industries dont dispose l'UE) et les « objectifs de contenu local » (visant à structurer les industries dont l'UE ne dispose pas encore).

Pourquoi l'exigence « Made in EU » pour la batterie seule serait-elle suffisante pour la petite voiture électrique abordable « Made in EU » ?

Dans cette perspective, il est également très troublant de constater que les exigences « Made in EU » pour la petite voiture électrique abordable de l'UE (M1E) consistent SOIT en un niveau minimum de 70 % de composants « Made in EU » pour l'ensemble des composants à l'exception de la batterie, SOIT en au moins trois composants principaux spécifiques de la batterie, parmi lesquels les cellules de batterie, originaires de l'Union.

Cela signifie qu'un véhicule M1E, qui, selon la proposition de la Commission européenne, doit actuellement seulement mesurer moins de 4,2 m de long (ce qui représente environ 40 % du marché des véhicules électriques à batterie), fabriqué par un constructeur automobile chinois en Europe (ou par un constructeur européen utilisant une technologie et des composants chinois), et dont seuls les trois principaux composants spécifiques de la batterie proviennent de l'Union, pourrait bénéficier de toutes les subventions et de tous les multiplicateurs auxquels le véhicule M1E est censé donner droit.

Par exemple, non seulement les Stellantis Leapmotors (fabriquées à Saragosse avec des batteries CATL « Made in EU ») et les Renault Twingo « Made with China » (fabriquées en Slovénie avec des batteries CATL « Made in EU ») seront considérées comme des M1E (malgré un contenu local européen largement inférieur à 70 %), mais aussi les futures BYD, Geely, Dongfeng et Cherry de moins de 4,2 m assemblées en Europe (avec un contenu local européen initial d'environ 30 %) et équipées de batteries chinoises « Made in EU ».

→ Les critères « Made in EU » pour la catégorie M1E devraient inclure à la fois (et non l'un ou l'autre) les exigences en matière de contenu local (à 80 %) et les exigences relatives aux batteries.

Le champ d'application de l'IAA

Pourquoi intégrer dans le champ d'application du « Made in EU » tous les pays avec lesquels l'UE a conclu des accords de libre-échange ou qui font partie de l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur les marchés publics ?

La décision d'étendre le champ d'application du « Made in EU » à environ 80 autres pays tiers est un moyen de rendre compatible avec les règles de l'OMC quelque chose – la préférence européenne (l'approche « Made in EU ») – qui est fondamentalement en contradiction avec ces règles (en la transformant en une approche « Made with the EU »), au moins pour les marchés publics et d'autres formes d'intervention publique⁶⁹.

Le problème est que le champ d'application proposé est pratiquement impossible à mettre en œuvre et crée de nombreuses lacunes que les entreprises chinoises peuvent exploiter pour contourner les exigences du « Made in EU ». Par exemple, aucun des

⁶⁹ L'extension du « Made in EU » aux pays tiers ne s'applique pas au « soutien financier aux flottes d'entreprise » ni aux « crédits liés aux normes de performance en matière d'émissions de CO₂ ».

accords de libre-échange (ALE) actuels que l'UE a conclus avec d'autres pays n'exige ni un niveau de contenu local aussi élevé que 70 % pour les véhicules électriques à batterie (BEV) et les véhicules hybrides rechargeables (PHEV) (la moyenne est d'environ 50 %), ni la production locale de batteries et de composants critiques (à la seule exception de l'accord commercial (TCA) avec le Royaume-Uni). Lorsqu'un véhicule électrique importé de l'un de ces pays fera l'objet d'une offre dans le cadre d'un appel d'offres public ou d'autres interventions publiques (éco-bonus, leasing social, etc.) dans l'un des 27 États membres de l'UE, qui vérifiera et comment s'il est conforme aux exigences « Made in EU » ?

Il convient également de noter que la stratégie des entreprises chinoises consistant à concentrer leurs IDE dans des pays passerelles à très faible coût vers le marché unique, tels que le Maroc et la Turquie (voir figure 22 ci-dessus), est ici encouragée par l'IAA plutôt que découragée.

Or, l'IAA offre à l'UE la possibilité d'exclure des pays tiers sur la base de la réciprocité (si les produits de l'Union font l'objet d'une discrimination dans les procédures de marchés publics ou d'autres formes d'intervention publique de ces pays) ou « afin d'éviter toute dépendance ou toute autre évolution susceptible de menacer la sécurité d'approvisionnement de l'Union pour les produits en question » (articles 8 et 9). Néanmoins, cela nécessitera de surveiller tous ces pays et d'ouvrir des enquêtes officielles pour justifier leur exclusion de l'accès au marché unique dans le cadre du label « Made with Europe ». Dans ces conditions, ces possibilités de dérogation apparaissent comme totalement théoriques, à défaut pour l'UE de disposer des moyens de les mettre en oeuvre. Par ailleurs cette extension (même soumises à des clauses dérogatoires) paraît en total contradiction avec le principe de « préférence européenne » et à la volonté affichée dans l'IAA d'en faire un levier de re-industrialisation (pour les secteurs émergents) et de préservation de la base industrielle européenne (pour les secteurs mûrs).

→ L'IAA devrait partir de l'approche « Made in EU » (les voitures, les VUL et les pièces automobiles doivent être fabriquées dans l'UE), car c'est le seul moyen de relever le « défi chinois » et atteindre son objectif principal : renforcer la base industrielle européenne d'ici 2035.

Le contrôle des IDE chinois

Sur le papier, c'est là que l'IAA semble être, enfin, à la hauteur de la tâche.

D'une part, le « défi chinois » est clairement identifié, puisque le chapitre de l'IAA consacré aux « contributions des investissements étrangers » ne s'applique que lorsque « plus de 40 % de la capacité de production mondiale est détenue par le pays tiers dont l'investisseur étranger est un ressortissant ou une entreprise » (art. 17) – c'est-à-dire la Chine. D'autre part, les six conditions prises en compte pour approuver les IDE comprennent des critères « réciproques » stricts vis-à-vis de la Chine, tels que l'interdiction de prendre le contrôle de la société européenne cible en limitant la participation chinoise à 49 % maximum du capital et des droits de vote; ou l'obligation pour l'investisseur chinois de créer une coentreprise avec une société de l'UE pour un investissement dans un nouveau site, où l'investisseur chinois ne détiendra là encore pas plus de 49 % du capital et des droits de vote.

Le problème réside ici dans le champ d'application des secteurs concernés et dans le fait que seules quatre des six conditions prévues sont requises pour l'approbation de l'IDE.

Le champ d'application exclut la majeure partie du secteur automobile

Le champ d'application est limité aux investissements supérieurs à 100 millions d'euros dans les « secteurs émergents » suivants :

- (a) Les technologies de batterie et leur chaîne de valeur pour les systèmes de stockage d'énergie par batterie ;
- (b) Véhicules entièrement électriques, véhicules hybrides rechargeables et véhicules électriques à pile à combustible, y compris les composants liés à l'électrification et à la digitalisation ;
- (c) Technologies solaires photovoltaïques ;
- (d) Extraction, traitement et recyclage des matières premières critiques.

Cela signifie que :

- Les IDE dans l'assemblage automobile pour les véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et les véhicules hybrides (HEV) ne seront pas soumis aux exigences de l'IAA ;
- Les IDE dans la très grande majorité de la fabrication de pièces automobiles (qu'il s'agisse d'acquisitions ou de projets entièrement nouveaux) ne seront pas soumis aux exigences de l'IAA ;
- Même les investissements dans la fabrication de composants liés à l'électrification et à la digitalisation inférieurs à 100 millions d'euros ne seront pas pris en compte.

Concrètement, seuls les constructeurs automobiles et les fabricants de batteries bénéficieront d'une protection partielle contre les investissements directs étrangers (IDE) ou les acquisitions chinoises, tandis que la quasi-totalité du reste de la chaîne d'approvisionnement en sera exclue.

Quatre conditions sur six, ce n'est pas suffisant

Même pour les investissements dans des gigafactories ou des usines d'assemblage automobile, les entreprises chinoises ne seront pas contraintes de partager le contrôle des sociétés cibles ni de créer des coentreprises avec des entreprises de l'UE pour de nouvelles filiales. Le respect des quatre autres conditions suffira pour approuver les investissements⁷⁰.

Ces conditions sont les suivantes :

- « Octroyer des licences de droits de propriété intellectuelle et de savoir-faire au profit de la société cible de l'Union ou de l'actif de l'Union, afin de lui permettre d'exercer ses activités économiques dans le cadre de l'investissement direct étranger » ;
- Dépenser dans l'Union « un montant équivalent à au moins 1 % du chiffre d'affaires annuel brut de la société cible de l'Union, ou du chiffre d'affaires annuel brut généré par l'actif de l'Union », en R&D ;
- Recruter au moins 50 % de la main-d'œuvre au sein de l'UE ;
- S'engager « à s'approvisionner dans l'Union pour au moins 30 % des intrants utilisés pour les produits mis sur le marché de l'Union ».

⁷⁰ « Les autorités chargées des investissements n'approuvent que les investissements directs étrangers réalisés directement par des investisseurs étrangers qui remplissent au moins quatre des six conditions suivantes » (art. 18).

Aucune de ces quatre conditions ne semble particulièrement exigeante :

- L'octroi de licences de droits de propriété intellectuelle et de savoir-faire à une entreprise entièrement contrôlée par l'investisseur chinois (dans le cas où ces quatre conditions seraient remplies) ne devrait pas poser de problème pour l'entreprise chinoise ;
- Investir 1 % du chiffre d'affaires annuel dans la R&D est inférieur à ce que ce type de filiales automobiles fait habituellement⁷¹ ;
- Recruter au moins 50 % de la main-d'œuvre dans l'UE pour une entreprise opérant dans l'UE ne devrait pas être particulièrement difficile ;
- Une exigence de 30 % de contenu local, alors que l'IAA impose aux entreprises européennes d'atteindre au moins 70 %, apparaît également comme une exigence très faible et peu contraignante.

Si l'on considère par exemple toutes les usines d'assemblage automobiles japonaises opérant dans l'UE, elles ont tendance à satisfaire à ces quatre conditions.

La proposition actuelle de l'IAA concernant le contrôle des IDE est donc tout à fait cohérente avec l'approche « Made with China » défendue par les constructeurs automobiles européens mais pas avec l'approche « Made in Europe ».

→ Le contrôle des IDE prévu par l'IAA devrait inclure l'ensemble du secteur automobile ; il devrait avoir un seuil plus bas (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).

[Pas à la hauteur de la tâche : quelle suite ?](#)

En résumé, notre étude d'impact de l'IAA montre clairement que, dans sa version actuelle, l'IAA n'est absolument pas à la hauteur pour relever le « défi chinois ».

La question fondamentale à laquelle le Parlement européen doit désormais répondre est de savoir s'il souhaite opter pour a) l'approche « Made in EU », qui permet de relever le « défi chinois » mais nécessite une version bien plus ambitieuse de l'IAA et une rupture nette avec l'ordre établi par l'OMC ; b) l'approche « Made with China », qui offre actuellement aux constructeurs automobiles européens une marge substantielle pour continuer à réduire leurs coûts de production grâce aux produits et à l'approvisionnement chinois, mais au prix d'une destruction de la chaîne d'approvisionnement automobile européenne et d'une dépendance accrue de l'Europe vis-à-vis des entreprises, des produits et des technologies chinoises ; ou c) l'approche « Made with Europe », qui tente de préserver l'ordre de l'OMC mais au prix de vider de sa substance l'approche « Made in EU ».

⁷¹ Par exemple, Toyota, Nissan et Honda ont créé des centres de R&D européens lorsqu'ils ont implanté leurs usines en Europe : Pardi, 'La Révolution Qui n'a Pas Eu Lieu : Les Constructeurs Japonais En Europe (1970-2010)'.

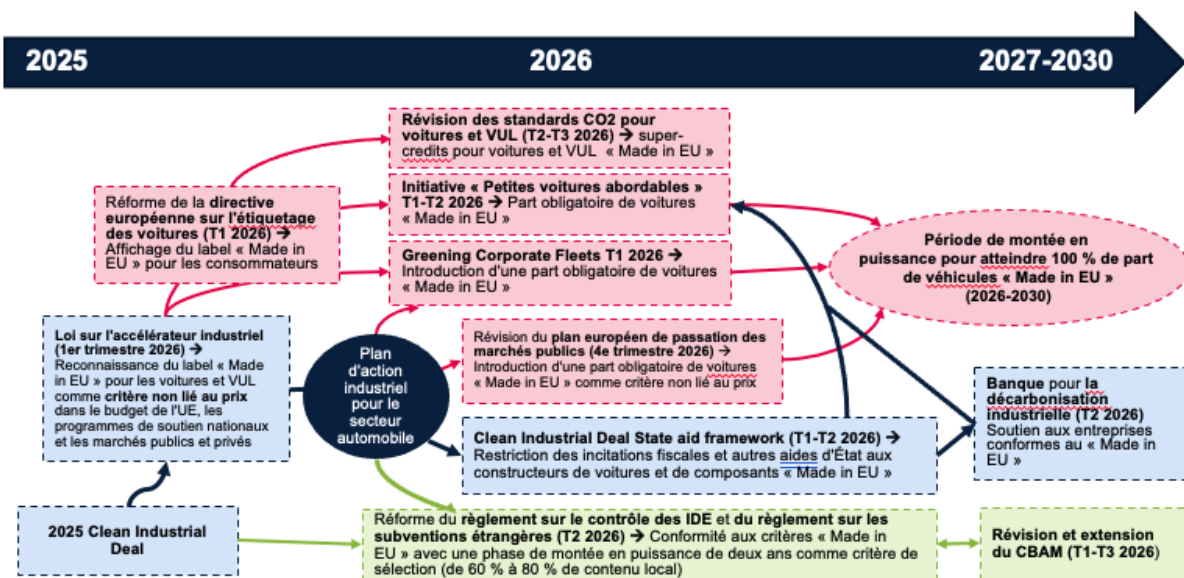
Actuellement, l'IAA est un compromis confus et inefficace entre ces approches contrastées. Notre conclusion est que la seule voie à suivre pour atteindre les objectifs de l'IAA est de choisir l'approche « Made in EU ». Un compromis « raisonnable » ne suffira tout simplement pas pour relever le « défi chinois ».

5. D'un IAA ambitieux à une réponse efficace au « défi chinois » : une feuille de route « Made in EU » (2026-2030)

La feuille de route que nous proposons ici est cohérente avec l'approche « Made in EU » et repose sur la mise en œuvre d'une version bien plus ambitieuse de l'IAA après son adoption par le Parlement européen. Un label « Made in EU » efficace pour les voitures/utilitaires et les pièces automobiles consistera à fixer des exigences d'origine européenne de 80 % pour **toutes** les voitures/utilitaires (y compris les ICEV et les HEV) et de 70 % (en moyenne) pour toutes les pièces automobiles produites dans l'UE dans la loi sur l'accélérateur industriel (mai/septembre 2026). Un label « Made in EU » distinct sera également introduit dans l'IAA pour les batteries et les composants critiques, sur la base d'objectifs progressifs de contenu local pour 2030, et nécessitera une politique industrielle bien plus complète que l'actuel « battery booster » ainsi qu'un processus régulier de révision et d'ajustement.

La catégorie M1E exigera à la fois un niveau de contenu local de 80 % et une contribution des composants critiques.

Figure29 . Feuille de route pour le label « Made in Europe » destiné aux voitures/VUL et aux pièces automobiles (2025-2030)



Le label « Made in Europe » sera ensuite intégré à la réforme de la **directive européenne sur l'étiquetage des véhicules** : seules les voitures et les VUL présentant au moins 80 % de contenu local de l'UE et les pièces et composants présentant au moins (en moyenne) 70 % de contenu local de l'UE recevront le label « Made in EU », qui sera présenté aux consommateurs et pourra être utilisé par les États membres de l'UE pour redéfinir leurs politiques fiscales. Pour les véhicules électriques à batterie (BEV) et les véhicules hybrides rechargeables (PHEV), le label « Made in EU » exigera également la conformité au label « Made in EU » pour la batterie et les composants critiques installés dans le véhicule.

Dans les normes CO2 pour les voitures et les VUL, seuls les véhicules « Made in EU » et « M1E » seront éligibles aux supercrédits (1er trimestre 2026).

La révision du **plan européen des marchés publics** (4^e trimestre 2026) introduira également des quotas obligatoires « Made in EU » dans les marchés publics des États membres pour les voitures et les VUL, qui passeront à 100 % d'ici 2030.

L'initiative « Small Affordable Cars » (T3-T4 2026), qui concerne actuellement les voitures de moins de 4,2 m de long, ne s'appliquera qu'aux véhicules « Made in EU » dont 80 % des composants sont fabriqués dans l'Union européenne, et qui sont équipés de batteries et composants critiques « Made in EU ». Comme nous l'avons suggéré dans un autre rapport⁷², un critère de masse (<1 tonne) devrait également être introduit afin de promouvoir la production de voitures électriques plus légères et plus petites que celles actuellement disponibles sur le marché, dans le but de stimuler les volumes de production et les ventes et d'atteindre les objectifs ambitieux en matière de CO₂ pour 2030.

Le cadre des aides d'État du Clean Industrial Deal (T3 2026) limitera toutes les incitations fiscales et autres aides d'État aux constructeurs de voitures/VUL, de pièces automobiles et de batteries « Made in EU ». À cette fin, une définition fondée sur une part minimale de produits « Made in EU » par rapport au total des produits vendus dans l'UE sera retenue comme critère d'éligibilité des constructeurs et équipementiers. Ce critère servira également de condition pour obtenir le soutien de la **Banque pour la décarbonisation industrielle** (T2-T3 2026), qui vise à mobiliser 100 milliards d'euros de financement pour soutenir la décarbonisation et l'électrification industrielles.

Enfin, **le règlement sur le contrôle des IDE et le règlement sur les subventions étrangères** introduiront l'obligation de se conformer aux exigences de contenu local « Made in EU » pour tous les nouveaux investissements dans la production de voitures, de VUL et de pièces automobiles. Pour la production de batteries, cette exigence sera cohérente avec les objectifs de contenu local fixés par le règlement « Made in EU » sur les batteries. Cinq des six conditions proposées dans l'IAA seront requises pour autoriser l'investissement.

L'objectif de cet effort coordonné est de mettre rapidement un terme à l'expansion des exportations automobiles chinoises vers l'Europe et d'empêcher les IDE chinois de s'appuyer massivement sur les exportations chinoises pour leur production en Europe.

Les labels « Made in EU » n'auront toutefois aucune incidence directe sur le commerce automobile : il restera possible de vendre des voitures/VUL, des pièces automobiles et des batteries non « Made in EU » sur le marché unique sans taxes supplémentaires par rapport au *statu quo*. Si ce programme marquera une rupture avec les règles de l'OMC (par l'institutionnalisation de la « préférence européenne »), il ne compromettra pas l'accès au marché unique pour les partenaires commerciaux de l'UE (via les accords de libre-échange) ni pour tout autre pays (via les droits de douane actuellement en vigueur).

⁷²Pardi et al., 'European Regulations for an Affordable Sustainable (Battery) Electric Vehicle'.

Conclusion

L'étude approfondie et la feuille de route pour la mise en œuvre d'exigences de contenu local dans le secteur automobile présentées dans ce rapport visent à institutionnaliser une forte « préférence européenne » pour les voitures, VUL et pièces automobiles « Made in EU » d'ici fin 2026.

Si cette feuille de route est mise en œuvre, nous estimons qu'elle limitera les pertes commerciales dues à la croissance des importations chinoises à environ 16 à 32 milliards d'euros d'ici 2030, contre des pertes commerciales d'environ 80 à 144 milliards d'euros sans cette mesure⁷³.

Elle enverra également un signal fort aux constructeurs et fournisseurs automobiles de l'UE et restaurera leur confiance dans l'investissement et les achats en Europe. Associée à l'initiative « Small Affordable Cars », elle peut jouer un rôle crucial pour surmonter la tempête parfaite à laquelle est actuellement confronté le secteur automobile européen et ramener les volumes de production et les marges bénéficiaires à des niveaux soutenables.

Cet ensemble de mesures politiques interdépendantes visant à protéger le secteur automobile européen contre le « rouleau compresseur » chinois paraîtra probablement trop ambitieux à certains observateurs et se heurtera à une opposition, en particulier de la part des pays européens les plus soucieux de préserver les règles commerciales multilatérales établies sous l'égide de l'OMC. L'UE affiche toujours un excédent commercial significatif dans le domaine des produits automobiles et il peut sembler contradictoire d'introduire des mesures protectionnistes alors que l'UE exporte toujours plus qu'elle n'importe.

Pourtant, comparé aux mesures déjà prises par de nombreux autres grands pays automobiles (États-Unis, Japon, Corée, Inde, Brésil) pour préserver leur souveraineté économique et technologique respective face à l'expansion disruptive des exportations et des IDE chinois dans le secteur automobile, ce que nous proposons dans ce rapport est une tentative plutôt modeste de rattraper la réalité d'un monde post-OMC.

En seulement trois ans, l'Europe est devenue de loin la principale destination des exportations automobiles et des IDE chinois, loin devant tous ces autres pays. Les surcapacités colossales et toujours croissantes développées par la Chine dans le secteur automobile (parmi de nombreux autres secteurs manufacturiers) se déversent désormais à un rythme croissant sur le marché unique. Les canaux par lesquels ce déversement s'opère deviennent chaque jour plus importants et plus efficaces. Les entreprises européennes n'ont tout simplement aucune chance face à une concurrence sur les prix inférieurs de 40 à 30 % à leurs meilleurs prix pour des produits de qualité équivalente. La chaîne d'approvisionnement européenne sera la première à disparaître ; les constructeurs automobiles de l'UE finiront par suivre la même voie.

⁷³ Ces estimations sont fondées sur une perte commerciale de 4 milliards d'euros pour chaque point de part de marché perdu sur le total des importations de l'UE, ce qui équivaut à une perte commerciale de 5 à 8 % (avec la mise en œuvre du filet de sécurité MiEU en 2026) contre une perte commerciale de 20 à 36 % sans un tel filet de sécurité ou avec la version actuelle de l'IAA.

Mettre immédiatement un terme à l'expansion chinoise est devenu, en 2026, la condition *sine qua non* de la survie à court terme du secteur automobile européen et la première étape pour relever le « défi chinois ». La proposition de la Commission européenne relative à l'IAA n'est pas à la hauteur de la tâche et doit être amendée afin d'inclure les véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et les véhicules hybrides rechargeables (HEV), d'étendre son champ d'application aux pièces automobiles, de relever la barre à 80 % de contenu local pour les voitures et les VUL (et à 70% en moyenne pour les pièces automobiles), et d'exclure les pays tiers hors de l'UE jusqu'à ce qu'ils alignent leurs politiques et leurs mécanismes de contrôle sur ceux requis par les labels « Made in EU ».

L'objectif de ce rapport est de rendre ce message aussi clair et documenté que possible et de fournir une feuille de route pour atteindre ces objectifs de la manière la plus rapide et la plus efficace possible.

Références

- Alochet, Marc. *Comparison of the Chinese, European and American Regulatory Frameworks for the Transition to a Decarbonized Road Mobility*. Ecole Polytechnique, 2023. https://portail.polytechnique.edu/i3_crg/en/publication-report-comparison-chinese-european-and-american-regulatory-frameworks-transition.
- Amy A. Karpel, David S. Johanson, and Jason E. Kearns. *USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report*. United States International Trade Commission, 2025. <https://www.usitc.gov/publications/332/pub5642.pdf>.
- Andreas Tschiesner, Patrick Hertzke, Patrick Schaufuss, and Ruth Heuss. 'Europe's Economic Potential in the Shift to Electric Vehicles'. *McKinsey & Company*, 2024. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/europes-economic-potential-in-the-shift-to-electric-vehicles#/>.
- Balacet, Giovanni, Hua Wang, and Xavier Richet. 'Geely: A Trajectory of Catching up and Asset-Seeking Multinational Growth'. *International Journal of Automotive Technology and Management* 19 12, no. 4 (2012): 360–75.
- Bielewski, Marek, Andreas Pfrang, Pulido Diego Quintero, et al. *Battery Technology in the European Union - 2023 Status Report on Technology Development, Trends, Value Chains and Markets*. Clean Energy Technology Observatory, JRC, 2023. <https://doi.org/10.2760/52259>.
- Camille Boullenois and Agatha Kratz. *If Not Tariffs, Then What?* Rhodium Group, 2025. <https://rhg.com/research/if-not-tariffs-then-what/>.
- Carbone 4. *Buy European and Sustainable Act : Accelerating the Low-Carbon Transition in the European Union*. Carbone 4, 2024. <https://carbone4.com/en/publication-buy-european-and-sustainable-act>.
- Darina Dakmak, Florian Pileyre, and Egor Polishchuk. 'De-Risking European Supply Chains'. *European Chair for Sustainable Development and Climate Transition*, 2025. <https://www.sciencespo.fr/chair-sustainable-development/news/de-risking-european-supply-chains/>.
- Dedrick, Jason, Greg Linden, and Kenneth L. Kraemer. 'We Estimate China Only Makes \$8.46 from an iPhone—and That's Why Trump's Trade War Is Futile'. *The Conversation* 6 (2018).
- Diaz, RINCON Andrea, Aurelien Genty, GARCIA Juan Ruiz, and Wouter Vergote. 'Transition to Electric Vehicles – Competitiveness vs Technological Challenge for the EU Automotive Industry'. *Science for Policy Brief* JRC, no. 145139 (2026). <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC145139>.
- Draghi, Mario. *High Level Conference – One Year after the Draghi Report: What Has Been Achieved, What Has Changed*. European Commission, 2025. https://commission.europa.eu/document/download/0951a4ff-cd1a-4ea3-bc1d-f603decc1ed9_en.
- Draghi, Mario. *How Do We Change Our Continent's Trajectory?* Groupe d'Etudes Géopolitiques, 2025. <https://geopolitique.eu/en/2025/08/24/mario-draghi-how-do-we-change-our-continents-trajectory/>.
- Draghi, Mario. *The Future of European Competitiveness*. European Commission, 2024. European Commission. *Commission Implementing Regulation (EU) 2024/1866 of 3 July 2024 Imposing a Provisional Countervailing Duty on Imports of New Battery*

- Electric Vehicles Designed for the Transport of Persons Originating in the People's Republic of China*. Official Journal of the European Union L4.7.2024. European Union, 2024.
- European Commission. *Guidances on Non-Preferential Rules of Origins*. Taxation and Custom Union, 2022. <https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2022-03/Guidance%20on%20non-preferential%20rules%20of%20origin.pdf>.
- European Commission. *Impact Assessment Report*. Commission Staff Working Report SWD(2026) 71 final. European Commission, 2026. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52026SC0071>.
- European Commission. *On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations*. Commission Staff Working Document. European Union, 2024.
- European Commission. *Proposal for a Regulation on Establishing a Framework of Measures for Accelerating Industrial Capacity and Decarbonisation in Strategic Sectors (Industrial Accelerator Act)*. COM(2026)100. European Commission, 2026. https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/industrial-accelerator-act_en.
- Fix, Liana, and Heidi Crebo-Rediker. 'China's Double Threat to Europe'. *Foreign Affairs*, 5 September 2024. <https://www.foreignaffairs.com/united-states/chinas-double-threat-europe>.
- Goodman, Sam. *Charged with Consequences. How Europe Navigates the Risks of Chinese Electric Vehicles*. Frierich Naumann Foundation, China Strategic Risks Institute, 2025.
- Grudler, Christophe. 'Against Unfair Competition, Time Has Come for a Buy European Act.' *The European Files*, 26 April 2024. <https://www.europeanfiles.eu/digital/against-unfair-competition-time-has-come-for-a-buy-european-act>.
- Gwardinska, Ewa, and Jakub Chowaniec. 'Application of the European Union (EU) Non-Preferential Rules of Origin for Goods as a Measure to Extend the Scope of Trade Restrictions'. *World Customs Journal* 16, no. 1 (2022): 37–48.
- Hamlin, Katrina. 'China's Carmakers Are Heading for a Crash'. *Breakingviews. Reuters*, 4 September 2025. <https://www.reuters.com/commentary/breakingviews/chinas-carmakers-are-heading-crash-2025-09-04/>.
- Hermine, Jean-Philippe, and Clément Dupont-Roc. 'What Has Really Driven the Rise of Vehicle Prices between 2020 and 2024'. *IMT, Study*, no. N°01/25 (2025). <https://institut-mobilites-en-transition.org/en/publications/what-has-really-driven-the-rise-of-vehicle-prices-between-2020-and-2024/>.
- Hermine, Jean-Philippe, and Marine Hautsch. *Plan for the Emergence, Competitiveness, and Resilience of an EU Battery Ecosystem — Leveraging Combined Use of Local Content Policies and of New Public Aids Schemes*. Policy Brief No. 2. IMT IDDRI, 2025. <https://institut-mobilites-en-transition.org/en/publications/eu-battery-ecosystem-2/>.
- Jullien, Bernard, Tommaso Pardi, and Sigfrido Ramirez. 'The EU's Government of Automobiles: From "Harmonization" to Deep Incompleteness'. In *The EU's Government of Industries: Omnipresent, Incomplete and Depoliticized*, Routledge, edited by Bernard Jullien and Andy Smith. Routledge, 2014.
- Karin Smit Jacobs. 'Chinese Strategic Interests in European Ports'. *EPRS, European Parliamentary Research Service*, 2023.

- Kratz, Agatha, Camille Boullenois, and Jeremy Smith. *Why Isn't Europe Diversifying from China?* Rhodium Group, 2024. <https://rhg.com/research/why-isnt-europe-diversifying-from-china/>.
- Kratz, Agatha, Lauren Piper, and Juliana Bouchaud. *China and the Future of Global Supply Chains*. Rhodium Group, 2025. <https://rhg.com/research/china-and-the-future-of-global-supply-chains/>.
- Mark Wakefield and Andrew Bergbaum. *2025 AlixPartners Global Automotive Outlook*. AlixPartners, 2026. <https://www.alixpartners.com/newsroom/2025-alixpartners-global-automotive-outlook/>.
- Pardi, Tommaso. 'Heavier, Faster and Less Affordable Cars: The Consequence of EU Regulations for Car Emissions'. *ETUI Research Paper-Report 7* (2022).
- Pardi, Tommaso. 'La Révolution Qui n'a Pas Eu Lieu : Les Constructeurs Japonais En Europe (1970-2010)'. EHESS, 2011.
- Pardi, Tommaso. 'Lean Production in the Automotive Industry. Origin, Diffusion, Paradoxes, and Contradictions of a New Managerial Paradigm'. In *The Cambridge International Handbook of Lean Production Diverging Theories and New Industries around the World*. 2021. <https://doi.org/10.1017/9781108333870.009>.
- Pardi, Tommaso, Marc Alochet, Bernard Jullien, and Alexandra Kuyo. 'Made in Europe. Local Content Policy for the European Automotive Industry'. *Actes Du GERPISA 44* (2025). <https://gerpisa.org/node/8350>.
- Pardi, Tommaso, Marc Alochet, Samuel Klebaner, and Bernard Jullien. 'European Regulations for an Affordable Sustainable (Battery) Electric Vehicle'. *Actes Du GERPISA 43* (2024). <https://gerpisa.org/node/8165>.
- Pomeranz, Kenneth. *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*. Princeton University Press, 2000. <https://doi.org/10.1515/9781400823499>.
- Prado, V. do, E. Fabry, A. Gonzalez Laya, N. Köhler-Suzuki, P. Lamy, and S. Praetorius. *The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options*. No. 129. Jacques Delors Institut, 2025.
- Ragonnaud, Guillaume. 'The Crisis Facing the EU's Automotive Industry'. *EPRS, European Parliamentary Research Service*, 2024. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2024/762419/EPRS_ATA\(2024\)762419_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2024/762419/EPRS_ATA(2024)762419_EN.pdf).
- Ramirez Perez, Sigfrido. 'Anti-Trust Ou Anti-US? L'industrie Automobile Européenne et Les Origines de La Politique de La Concurrence de La CEE'. In *Europe Organisée, Europe Du Libre-Échange? Fin XIXe Siècle-Années 1960*. Peter Lang, 2006.
- Ramirez Pérez, Sigfrido. 'Automobile Standardisation in Europe. Between Technological Choices and Neo-Protectionism'. In *Les Trajectoires de l'innovation Technologique et La Construction Européenne. Des Voies de Structuration Durable?* Peter Lang, 2010.
- Roland Berger. *Automotive Component – Driving EU Competitiveness and Value Creation*. CLEPA, 2025. https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/09/2025.09.29_CLEPA_Value-add-Strategy_FinalReport.pdf.
- Schröder, Martin. 'Chinese Entry to ASEAN: Exporting Overcapacity and Price War?' The central role of China in the global automotive industry: what we have learned at our last international colloquium in Shanghai, 2026. <https://gerpisa.org/node/8449>.

- Sebastian, G., N. Barkin, and A. Kratz. *Ain't No Duty High Enough*. Rhodium Group, 2024. <https://rhg.com/wp-content/uploads/2024/04/Aint-No-Duty-High-Enough.pdf>.
- Sebastian, G., and François Chimits. “‘Made in China’ Electric Vehicles Could Turn Sino-EU Trade on Its Head | Merics’”. *Mercator Institute for China Studies*, 30 May 2022. <https://merics.org/en/comment/made-china-electric-vehicles-could-turn-sino-eu-trade-its-head>.
- Smitka, Michael J. ‘China’s Auto Industry: Success despite Policy’. *International Journal of Automotive Technology and Management* 16, no. 2 (2016): 114–29.
- Smitka, Mike. ‘Restructuring China’s Auto Industry’. Substack newsletter. *Mike Smitka on the Auto Industry, Japan, and China*, 12 January 2026. <https://smitka.substack.com/p/restructuring-chinas-auto-industry>.
- Thomas Grjebine, Pacôme Lefebvre, and Mattéo Torres. *L’industrie européenne face au rouleau compresseur chinois*. Haut-commissariat à la Stratégie et au Plan, 2026. <https://www.strategie-plan.gouv.fr/publications/lindustrie-europeenne-face-au-rouleau-compresseur-chinois>.
- Volta Foundation. *2024 Battery Report*. Volta Foundation, 2024.
- Wang, Hua, Giovanni Balcet, and Wenxian Zhang. *Geely Drives Out: The Rise Of The New Chinese Automaker In The Global Landscape*. World Scientific, 2021.
- Wang, Hua, and Chris Kimble. ‘Leapfrogging to Electric Vehicles: Patterns and Scenarios for China’s Automobile Industry’. *International Journal of Automotive Technology and Management* 11, no. 4 (2011): 312–25.
- Warlouzet, Laurent. *The Rise of European Competition Policy, 1950-1991: A Cross-Disciplinary Survey of a Contested Policy Sphere*. 2010.

Les textes présentés dans les Actes de GERPISA pourront faire l'objet d'une publication ultérieure dans une version éventuellement remaniée.

ISSN 0981-5597