Le Monde

COUNTRY:France
PAGE(S) :15
SURFACE :22 %
FREQUENCY :Daily

CIRCULATION :275310
AVE :27,06 K€
AUTHOR :Matthieu Pechberty

► 10 November 2026 - N°25462

Page Source





ÉCONOMIE & ENTREPRISE

Les équipementiers automobiles s'alarment de l'accord franco-allemand

La filière dénonce un compromis favorable aux seuls constructeurs de véhicules

Encore un avertissement sévère pour la filière automobile. L'équipementier allemand Schaeffler a annoncé un plan de départs de 3 460 salariés, mardi 3 novembre, et la fermeture de cinq usines en Europe, dont quatre en Allemagne. Il y a tout juste deux ans, 4 700 emplois avaient déjà été supprimés, touchant une dizaine de sites outre-Rhin. L'entreprise souffre du déclin de l'industrie automobile allemande depuis des années. L'ensemble des équipementiers automobiles prend de plein fouet la crise de l'industrie européenne.

Ils militent pour une réaction de l'Union européenne qui doit adopter, dans les prochains mois, un accord destiné à favoriser la production sur le Vieux continent. Un premier compromis a été trouvé mi-octobre entre la France et l'Allemagne, les deux plus importants marchés d'Europe. Il prévoit un abaissement de 100 % à 90 % des objectifs de réductions d'émissions de carbone à horizon 2035 pour laisser aux constructeurs le temps d'adapter leurs chaînes de production aux véhicules électriques. En parallèle, ils devront utiliser 70 % de composants européens pour que leurs voitures profitent du label « made in Europe » et bénéficient de subventions.

Cet accord franco-allemand divise les constructeurs dans chaque pays, mais ligue contre lui les équipementiers automobiles. *« Il ne résout pas la pérennité du tissu industriel européen et accepte même de poursuivre son érosion »*, explique Jean-Louis Pech, le président de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV). Ce dernier avait demandé un niveau de 80 % de pièces fabriquées en Europe et se serait contenté de 75 %. Mais le seuil de 70 % est bien trop bas, fixé pour les constructeurs, notamment Renault, qui n'utilise que 60 % de composants européens dans sa production.

Plus il est bas, plus il leur permet *« de faire ce qu'ils veulent sur leur chaîne de valeur et de continuer à se fournir en Chine »*, analyse Diane Strauss, directrice de Transport & Environnement. Elle cible notamment le secteur des batteries, dont l'accord prévoit qu'elles devront, elles aussi, contenir 70 % de cellules fabriquées en Europe, mais pas avant 2034 ! La filière européenne, encore naissante, a besoin de temps pour tourner à plein régime. L'ONG estime que ce délai pourrait lui coûter au moins 33 500 emplois.

Les équipementiers ont déjà annoncé 18 900 suppressions de postes en Europe au cours du premier semestre, selon l'Association européenne des équipementiers automobiles. *« Je suis vent debout, il faut se réveiller, on accepte de favoriser cette désindustrialisation*, s'emporte Jean-Louis Pech. *Les équipementiers les plus gros vont souffrir mais les plus petits vont disparaître. »* La filière craint que l'industrie chinoise ne contourne les règles en pratiquant seulement de l'assemblage de blocs de pièces, déjà préparés en Chine. Les fournisseurs européens de petits composants seraient ainsi balayés.

Bataille parlementaire

Les équipementiers automobiles se préparent au débat sur l'accord franco-allemand au Parlement, à Strasbourg, mi-décembre. La FIEV compte sur les autres Etats membres pour infléchir plusieurs paramètres, comme l'intégration du Maroc et de la Turquie dans le marché automobile européen. Plusieurs constructeurs y sont implantés et construisent des voitures vendues en Europe.

C'est surtout le cas de Renault, mais aussi de Stellantis ou de Ford. Les fournisseurs européens en profitent aussi. Mais le périmètre strict de l'accord aux 27 pays de l'Union européenne semble inamovible à ce stade. L'Allemagne et la France ne souhaitent pas ouvrir la porte à ces deux pays dans le climat politique actuel.

« Exclure le Maroc et la Turquie du marché européen va créer un surcoût pour leur écosystème automobile local, ce qui pourrait profiter aux pays d'Europe de l'Est qui deviendraient relativement plus compétitifs, explique Alexandre Marian, associé chez AlixPartners. *Mais probablement pas à l'Europe de l'Ouest. »* La position de l'Espagne notamment, dont le marché automobile dépend beaucoup du Maroc, est attendue.

La bataille parlementaire se concentrera donc aussi sur le niveau de composants européens dans les véhicules électriques. Les équipementiers veulent l'augmenter à 75 %. Ils seront soutenus par le député européen Pierre Jouvet (socialiste), rapporteur au Parlement du texte sur l'« accélérateur industriel » (Industrial Accelerator Act). *« Cet accord minimal conduira à des pertes d'emplois et des fermetures d'usines s'il n'est pas amendé*, explique-t-il. *Les équipementiers sont en première ligne et risquent de disparaître à bas bruit, notamment dans les territoires. »*

En plus des baisses d'effectifs chez les Allemands Schaeffler, Bosch ou Continental, les français Valeo, Michelin ou OPmobility ont supprimé 2 678 postes en France depuis deux ans. La restructuration est permanente chez les équipementiers : dans un sondage réalisé par la FIEV, près de la moitié de ses 130 adhérents *« envisagent de fermer un site »* en 2027. ■

MATTHIEU PECHBERTY

Au premier semestre, les équipementiers ont déjà annoncé 18 900 suppressions de postes en Europe

All rights reserved