Le Monde

COUNTRY:France
PAGE(S) :18
SURFACE :22 %
FREQUENCY :Daily

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

► 20 October 2026 - N°25444

Page Source





ÉCONOMIE & ENTREPRISE

L'accord franco-allemand sur l'automobile ménage Stellantis

Pour bénéficier de subventions, les véhicules devront être produits dans des pays de l'UE avec au moins 70 % de composants européens

C'est un ouf de soulagement pour les industriels français de l'automobile. La France et l'Allemagne ont confirmé, vendredi 16 octobre, avoir conclu un accord visant à *« réduire significativement les émissions de CO_2 tout en renforçant la capacité de l'Europe à produire la prochaine génération de véhicules électriques »*, selon un communiqué commun.

Après plusieurs mois de négociations difficiles, les industriels français et allemands plaidaient ces derniers jours pour une issue rapide, de peur d'un échec. Dans la nouvelle réglementation qui se profile, les émissions de carbone devront finalement être réduites de 90 % à l'horizon 2035, au lieu de 100 % initialement, une concession française permettant de contenter l'industrie automobile allemande, qui produit beaucoup de voitures hybrides.

Les deux constructeurs français, Renault et Stellantis, eux, n'accueillent pas de la même manière cet accord. Celui-ci prévoit que seuls les véhicules électriques produits dans les 27 pays européens bénéficieront d'avantages fiscaux et de subventions. Une exception sera toutefois autorisée pour trois pays en dehors de l'Union, dont le Royaume-Uni. Ce périmètre géographique était soutenu par Stellantis et par l'allemand Volkswagen, ce qui a pesé dans le compromis entre Paris et Berlin.

Le propriétaire de Peugeot, de Citroën et de Fiat s'inscrit ainsi dans la ligne du gouvernement français, alors qu'il produit déjà, en Europe, 86 % des véhicules qui y sont vendus sous ses marques. Stellantis a donc logiquement *« salué l'accord (…) qui peut contribuer à mettre en place un cadre équilibré et durable pour renforcer la compétitivité de l'industrie automobile européenne »*.

En revanche, son grand concurrent Renault fait plutôt grise mine, même s'il *« salue »* lui aussi ce compromis. Depuis le début des négociations, en mars 2026, le groupe au losange tentait d'obtenir que les voitures fabriquées au Maroc et en Turquie soient acceptées dans l'accord européen. Un plaidoyer pro domo, puisque ces deux pays pèsent 32 % de sa production mondiale. En 2025, 270 000 voitures Renault et Dacia ont été exportées depuis la Turquie, selon l'Alliance automobile turque, dont une partie a été vendue en Europe.

« Une formidable nouvelle »

Pour compenser cette restriction géographique, l'accord a desserré la contrainte sur la part des véhicules qui devront remplir ces critères « made in Europe ». Ne seront donc concernés que 80 % d'entre eux, contre 85 % prévus initialement par la Commission européenne. Cet effort est destiné à éviter de trop lourdes conséquences pour des groupes très présents en dehors de l'Europe, comme Renault donc, ou l'allemand Mercedes. C'est aussi une souplesse laissée à ces constructeurs pour réorganiser leurs usines et leurs flux commerciaux.

Les perdants de cet accord seront inévitablement les équipementiers automobiles. Car le compromis franco-allemand a également réduit les ambitions du *« contenu local européen »* qui les concerne directement. Le texte prévoit que 70 % des composants d'une voiture électrique – hors batterie – devront être européens, alors que les industriels français réclamaient que cette exigence soit portée à 75 %, voire 80 %, il y a encore quelques mois. Une série d'études concluait que ces composants « made in Europe » représentent, en moyenne, entre 75 % et 88 % d'une voiture produite en Europe, selon la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV), qui n'a, elle, pas réagi au compromis franco-allemand. Le patron de l'équipementier français Valeo a été le seul à le commenter dans le secteur. *« Cet accord est une formidable nouvelle »*, s'est félicité Christophe Périllat vendredi, appelant à *« mettre en œuvre les mesures au plus vite »*. Lui aussi plaide pour une adaptation rapide des règles du jeu concurrentiel au moment où la profession souffre. Son concurrent OPMobility a annoncé, le 7 octobre, la suppression de 770 emplois en France et en Allemagne et la FIEV estime que la filière des équipementiers automobiles en France va encore perdre au moins 15 000 postes en 2026. Les exigences de contenu local européen sont jugées d'autant plus faibles qu'elles ne concernent pas les batteries électriques, puisque l'essentiel de celles-ci provient de Chine. L'accord de préférence européenne ménage là aussi les constructeurs automobiles, pour leur permettre de continuer à s'approvisionner en batteries chinoises. Le seuil des batteries « made in Europe » n'atteindra donc que 10 % en 2029, puis 20 % en 2031, en incluant la production des cellules en Europe, pour éviter que les gigafactories du Vieux Continent ne se contentent d'assembler des cellules importées de Chine.

« Ces seuils sont trop faibles pour créer un véritable marché [de la batterie] *en Europe »*, juge l'association professionnelle Recharge. La France et l'Allemagne sont soumises à une réalité économique cruelle, puisque l'industrie locale des batteries peine toujours à décoller en Europe, alors que les fabricants chinois, comme BYD, CATL ou Gotion s'y implantent progressivement. Renault et une partie des équipementiers français comptent désormais sur la discussion au Parlement européen, attendue à la fin de l'année, pour amender quelques paramètres. Mais toute l'industrie veut aller vite pour tenter de contrer la concurrence chinoise. ■

MATTHIEU PECHBERTY

All rights reserved