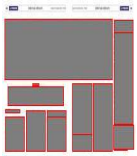
LA TRIBUNE
L'ESSENTIEL DE L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

COUNTRY:France
PAGE(S) :24;25
SURFACE :143 %
FREQUENCY :Daily

SECTION :Actualités
CIRCULATION :192749
AVE :4,92 K€
AUTHOR :Pierre Maurin

► 7 November 2026



OPINION

« Automobile : faire du «Made in Europe» un levier de puissance industrielle »

PIERRE MAURIN **ET** OLIVIER MOUSSON

L'accord franco-allemand sur l'avenir de l'automobile européenne marque une avancée importante. En conciliant décarbonation, flexibilité technologique et contenu européen, il ouvre la voie à une politique industrielle plus ambitieuse. L'enjeu est désormais clair : faire de la transition écologique non pas une contrainte pour notre industrie, mais un moteur de compétitivité, d'investissement et d'emploi en Europe.

L'automobile concentre une grande partie de ce défi. Au-delà des constructeurs, **elle fait vivre des milliers d'équipementiers, de sous-traitants, de centres R&D et de bureaux d'ingénierie, représentant plus de 13,5 millions d'emplois dans l'ensemble de la chaîne de valeur automobile, directement ou indirectement**. Elle mobilise aussi des technologies stratégiques : batteries, électronique, logiciels embarqués, semi-conducteurs et matériaux critiques.

Or une part croissante de ces chaînes de valeur se situe désormais hors d'Europe. La Chine a acquis une position dominante dans les batteries et plusieurs technologies liées à l'électrification. Ses constructeurs progressent rapidement sur le marché européen. Les États-Unis, de leur côté, déploient une politique offensive de réindustrialisation et de soutien à leur industrie automobile. Face à cette concurrence, l'Europe ne peut pas se contenter d'être un immense marché de consommation pour des produits conçus et fabriqués ailleurs.

Faire de notre marché une force industrielle

C'est tout l'intérêt du « Made in Europe » défendu par Paris et Berlin. **Le compromis prévoit de renforcer progressivement les exigences de contenu européen pour certains véhicules et composants, avec des seuils pouvant atteindre 70 % pour certains équipements hors batteries.** Des exigences spécifiques concerneront également les batteries et d'autres technologies stratégiques, ainsi que la recherche et développement. Cette logique accompagne la montée en puissance d'une filière européenne des batteries, indispensable pour réduire nos dépendances extérieures et conserver en Europe les emplois et les compétences liés à cette transformation.

Le principe est le suivant : lorsque l'Europe mobilise des soutiens publics pour accompagner la transition industrielle, ceux-ci doivent contribuer au développement de nos capacités de production, de nos compétences et de nos emplois.

Il ne s'agit pas de fermer notre marché. Avec 450 millions de consommateurs, l'Europe dispose d'un formidable levier pour attirer les investissements et renforcer sa base industrielle. **Nous avons besoin de partenaires internationaux, de chaînes d'approvisionnement et d'échanges commerciaux, tout en évitant une dépendance excessive dans les secteurs stratégiques.** Par ailleurs, lorsqu'une technologie est essentielle à notre avenir et que nous disposons des compétences pour la développer, il faut en produire une part significative en Europe.

Cette approche va bénéficier aux PME et aux ETI, qui constituent une part essentielle de notre tissu industriel, notamment en Allemagne et en Italie, mais aussi en France. En donnant davantage de visibilité aux investissements européens, elle peut favoriser l'innovation, la recherche et

All rights reserved

LA TRIBUNE
L'ESSENTIEL DE L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

COUNTRY:France
PAGE(S) :24;25
SURFACE :143 %
FREQUENCY :Daily

SECTION :Actualités
CIRCULATION :192749
AVE :4,92 K€
AUTHOR :Pierre Maurin

► 7 November 2026

l'émergence de nouveaux acteurs.

Décarboner sans désindustrialiser

Le deuxième apport de l'accord concerne la trajectoire de décarbonation. **L'objectif de réduction de 90 % des émissions des voitures neuves à l'horizon 2035 s'inscrit désormais dans une approche offrant davantage de flexibilité technologique.**

Cette évolution reste favorable à l'électrification, mais elle prend davantage en compte les conditions concrètes de sa réussite : prix des véhicules, infrastructures de recharge, coût de l'énergie, disponibilité des matières premières et capacité des industriels à transformer leurs outils de production. Il ne suffit pas de fixer des objectifs ambitieux : encore faut-il donner aux entreprises les moyens de les atteindre.

La Chine l'a compris depuis vingt ans en soutenant massivement ses filières industrielles, de la production de batteries aux véhicules électriques. L'Europe commence aujourd'hui à tirer les conséquences de cette stratégie en faisant évoluer le cadre qui devait conduire à 100 % de voitures neuves à zéro émission en 2035.

L'objectif climatique reste ambitieux, mais il s'accompagne d'une politique industrielle capable de préserver notre compétitivité et nos emplois. **La transition ne sera durable que si elle est également économiquement et socialement soutenable.**

Le début d'une véritable politique industrielle européenne

L'accord illustre enfin l'utilité du couple franco-allemand. La France défend depuis longtemps une préférence européenne permettant de mieux protéger nos chaînes de valeur face à la concurrence mondiale. L'Allemagne, dont l'industrie automobile est très exposée, insiste sur la préservation de sa compétitivité. **Le compromis rapproche ces deux exigences : renforcer progressivement la part européenne dans les véhicules et leurs composants, tout en donnant aux industriels le temps d'adapter leurs investissements.**

Cette orientation devra désormais trouver son prolongement dans le futur « Industry Acceleration Act », afin d'étendre progressivement cette logique à d'autres secteurs stratégiques, notamment l'acier, le ciment, les batteries et les technologies propres. L'objectif va au-delà de l'automobile, en l'occurrence construire enfin une véritable politique industrielle européenne, conciliant décarbonation, souveraineté et compétitivité.

La Commission européenne et le Parlement européen vont maintenant transformer cette orientation en mesures concrètes. **Le succès ne se mesurera pas seulement aux textes adoptés, mais aux investissements engagés, aux usines construites, aux emplois créés et à la capacité des entreprises européennes à conquérir les marchés internationaux**.

L'Europe dispose d'atouts considérables : des ingénieurs, des chercheurs de haut niveau, des industriels reconnus, un vaste marché et un tissu dense de PME, d'ETI et de grands groupes.

Plutôt qu'un réflexe protectionniste, le « Made in Europe » deviendra un instrument de puissance, en mobilisant la force de notre marché pour renforcer nos capacités industrielles, attirer les investissements et faire de la transition écologique un avantage compétitif pour l'Europe.

_____

(*) Par Pierre Maurin, Entrepreneur, Chercheur associé IPSE (Institut Prospective & Sécurité en Europe), Secrétaire National Économie et Emploi chez Les Centristes et Olivier Mousson, Président de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale, Conseiller régional d'Île-de-France, Secrétaire National Industrie chez Les Centristes.

All rights reserved

LA TRIBUNE
L'ESSENTIEL DE L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

COUNTRY: France
PAGE(S) :24;25
SURFACE :143 %
FREQUENCY : Daily

SECTION : Actualités
CIRCULATION :192749
AVE :4,92 K€
AUTHOR : Pierre Maurin

► **7 November 2026**



DR



Pierre Maurin et Olivier Mousson DR

All rights reserved