



CONFÉRENCE DE PRESSE
4 décembre 2025 - Paris

COMITE DE LIAISON DES INDUSTRIES FOURNISSEURS DE L'AUTOMOBILE

Créé en **2005**

Structure informelle d'échanges, de réflexions et d'études sur des sujets d'intérêt commun.

Il comprend la FIEV, elanova, le GPA, la FFC, la Fédération Forge Fonderie (FFF) et la FIM

POIDS DES ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS EN FRANCE

**Secteurs équipementiers et
fournisseurs Rang 2, et 3**

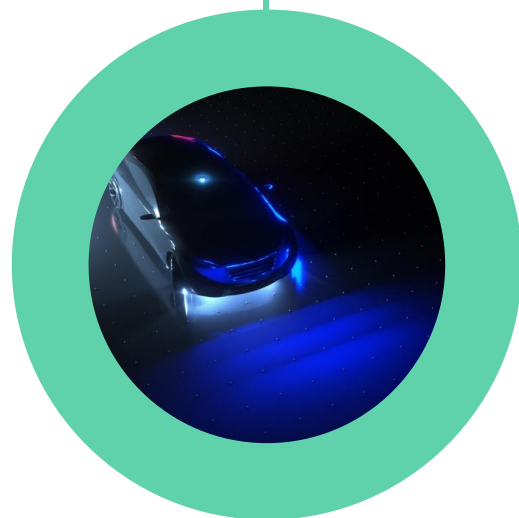
**3 598 entreprises, tous profils
GE à PME**

240 600 salariés

**52 milliards d'euros de chiffre
d'affaires**

AGENDA

- I. Présentation de l'étude complémentaire du GERPISA et de la proposition de feuille de route pour la mise en œuvre du contenu local européen**
- II. Comparaison des propositions du CLIFA et de Renault (constructeur ayant communiqué une position détaillée dans la presse)**
- III. Conclusion**
- IV. Echanges**



Présentation de l'étude complémentaire du GERPISA et de la proposition de feuille de route pour la mise en œuvre du contenu local européen

Feuille de route pour le contenu local 2025-2030

Label « Made in EU » pour l'industrie automobile

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



Objectif

Mettre en œuvre des exigences **en matière de contenu local** pour la fabrication de véhicules à moteur et de pièces automobiles en Europe

Les batteries et autres sous-domaines critiques nécessitent une approche différente : **des objectifs de contenu local (19-20)**

Contexte (3)

L'industrie européenne des composants automobiles est confrontée à une tempête parfaite

Causes (4-13)

Le volume de production automobile en Europe reste inférieur de 25 % au niveau d'avant la pandémie

Les importations chinoises de voitures neuves et de pièces automobiles sont la principale cause de déstabilisation du tissu industriel

Besoin urgent d'un « filet de protection » contre la concurrence chinoise (14-18)

Du modèle de « règle d'origine préférentielle » (RdO) au label « Made in EU » pour les voitures et les pièces automobiles

- Pourquoi **80 %** de contenu local pour les voitures ?
- Pourquoi **70 %** de contenu local « en moyenne » pour les pièces détachées ?

Feuille de route pour le label « Made in EU » pour les voitures et les pièces détachées (2025-2030)

Mise en œuvre et intégration dans les politiques européennes et nationales (21)

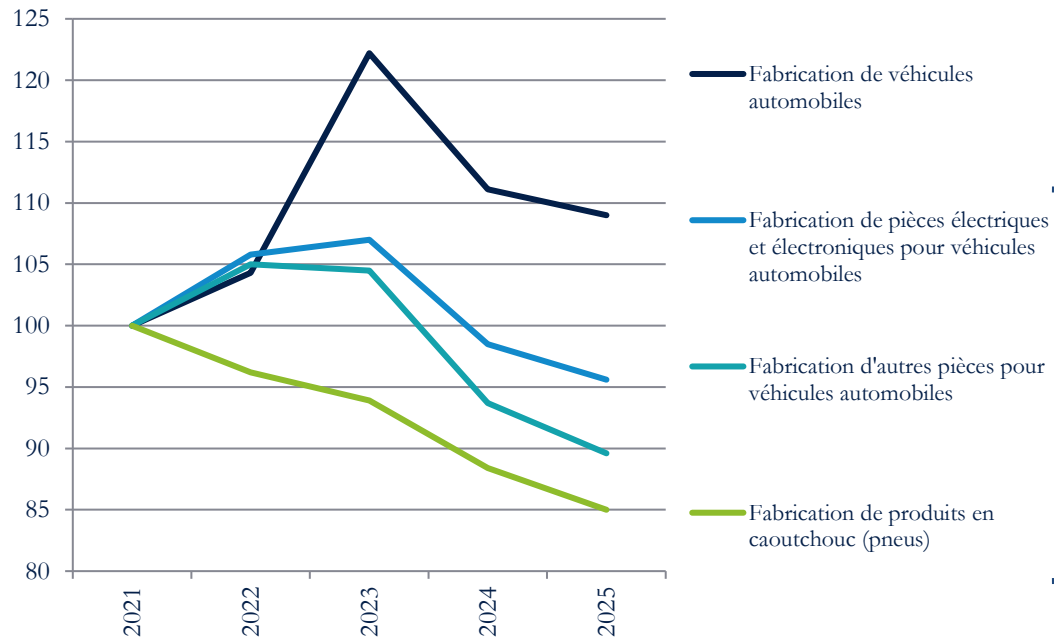
Auteur :

Tommaso Pardi, directeur du Gerpisa - CNRS

L'industrie européenne des composants automobiles fait face à une tempête parfaite

Les équipementiers ont été beaucoup plus durement touchés que les constructeurs automobiles par la crise qui a débuté en 2024 → risque de perte irréversible de souveraineté européenne et de désindustrialisation massive

Indice de production de l'industrie automobile (UE 27)



Source : Eurostat, production vendue, exportations et importations

- baisse des volumes de production automobile (-25 %) → **contraction des marchés**
- ce qui rend plus difficile le passage aux véhicules électriques à batterie (BEV) → **moins de pièces et suppression progressive des composants des moteurs à combustion interne**
- sous la pression de l'augmentation rapide des importations en provenance de Chine → **perte de parts de marché et érosion des marges**

76 000 licenciements ont été annoncés depuis 2024

Entre 30 % et 50 % de la production est menacée au cours des cinq prochaines années

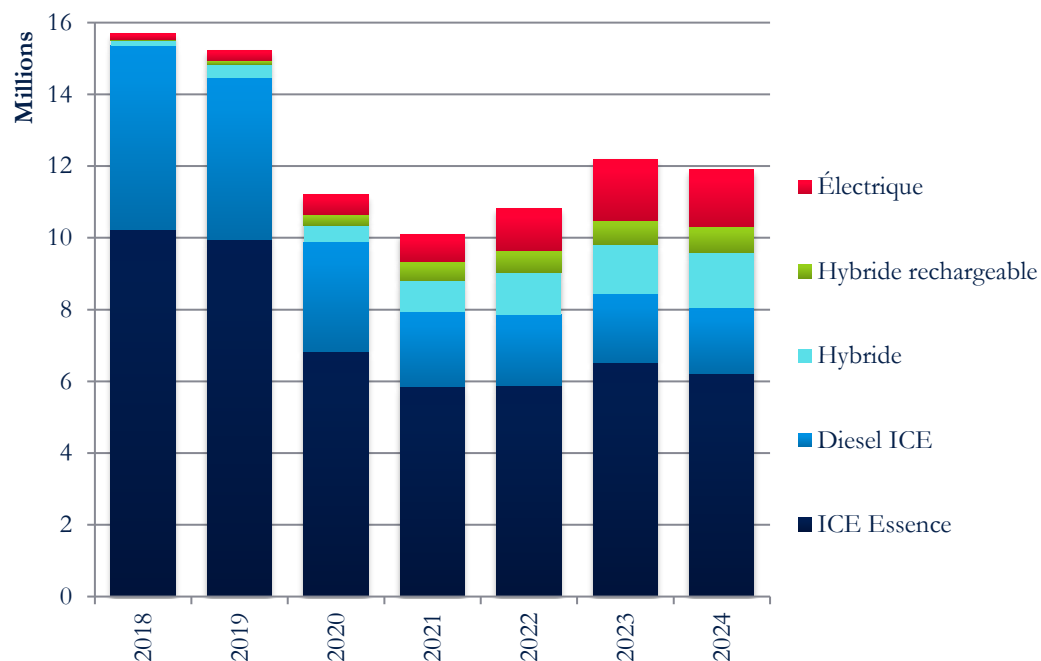
Source : CLEPA – Eurofund ; Gerpisa (2025)

Le volume de production automobile en Europe reste inférieur de 25 % au niveau d'avant la pandémie

La forte augmentation de la production de véhicules électriques n'a pas compensé la baisse plus marquée de la production de véhicules à moteur à combustion interne

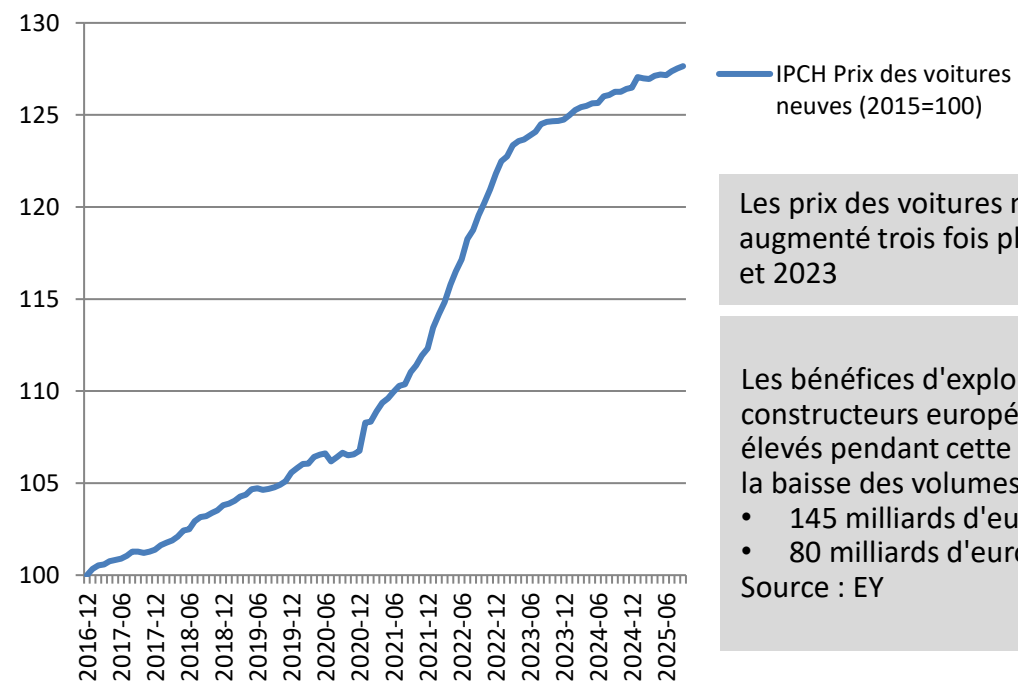
La principale cause de la baisse des volumes de production a été l'inflation des prix, alimentée à la fois par la hausse des prix de l'énergie et par l'augmentation des marges sur les voitures neuves ou **le « pricing power »**

Volumes de production automobile par type d'énergie



Source : Eurostat, ds-056120 (EU 27)

Inflation mensuelle des prix des voitures neuves



Source : Eurostat, IPCH – données mensuelles

Les prix des voitures neuves ont augmenté trois fois plus vite en 2022 et 2023

Les bénéfices d'exploitation des constructeurs européens ont été plus élevés pendant cette période malgré la baisse des volumes de production :

- 145 milliards d'euros (2021-2024)
- 80 milliards d'euros (2015-2019)

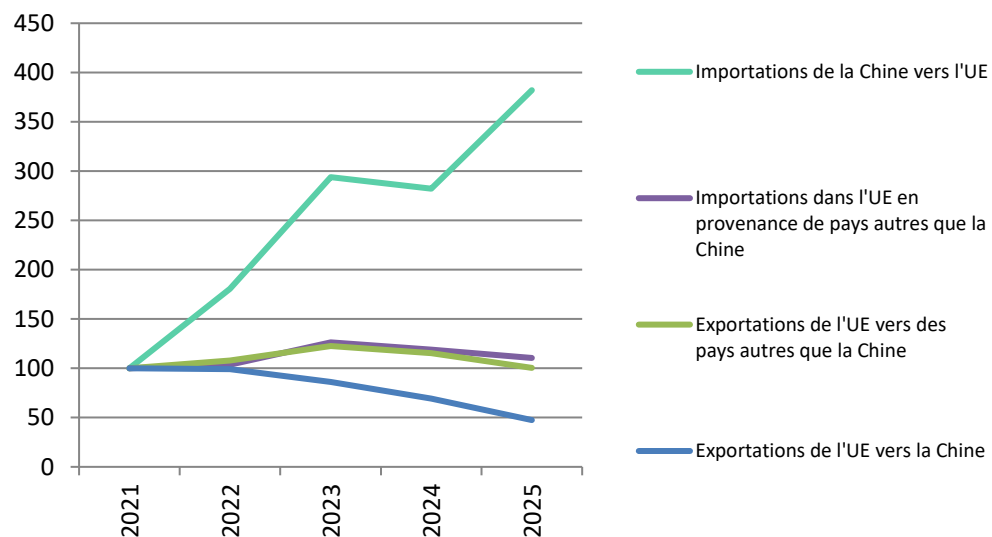
Source : EY

Les importations chinoises de voitures neuves et de pièces détachées automobiles sont le principal « perturbateur »

Les importations de voitures neuves en provenance de Chine ont augmenté **de 382 % depuis 2021**. Les exportations de voitures neuves de l'UE vers la Chine ont diminué de moitié au cours de la même période

Les importations et exportations vers/depuis l'UE vers/depuis les autres pays que la Chine sont restées stables → **pas d'écart de compétitivité avec d'autres pays que la Chine**

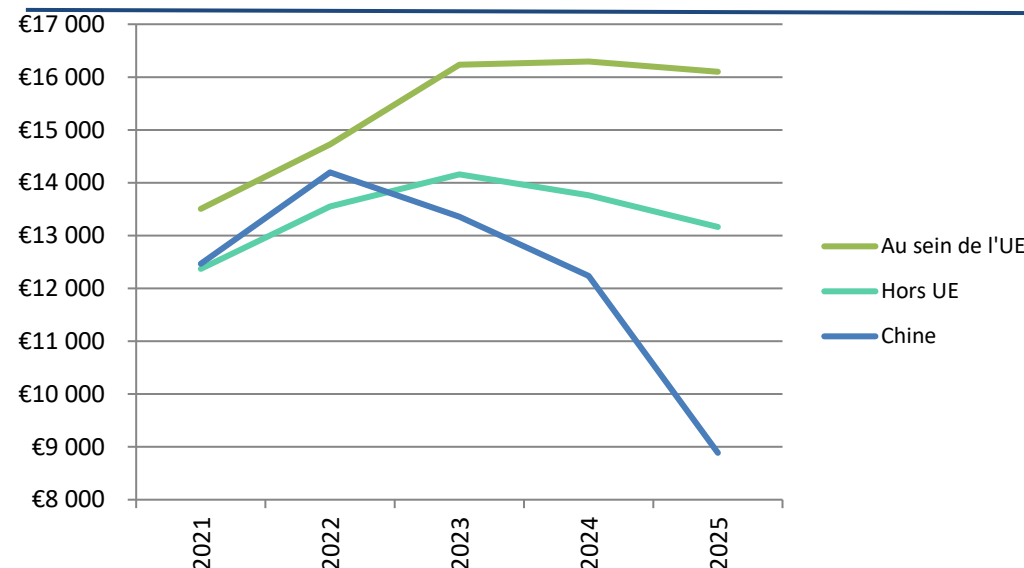
Importations et exportations de voitures automobiles de l'UE (base 100 – 2021)



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 par HS2-4-6 et CN8

La valeur moyenne des importations chinoises de voitures neuves a baissé **de 27 %** en 2025 (8 887 € la tonne contre 16 102 € pour les marques basées dans l'UE), compensant les droits de douane imposés en 2024 par l'UE → **La part de marché des marques chinoises a doublé au premier semestre 2025 pour atteindre 5 % en moyenne (7% en septembre 2025 - UE 27).**

Valeur moyenne de 1 000 kg de voitures automobiles importées dans l'UE

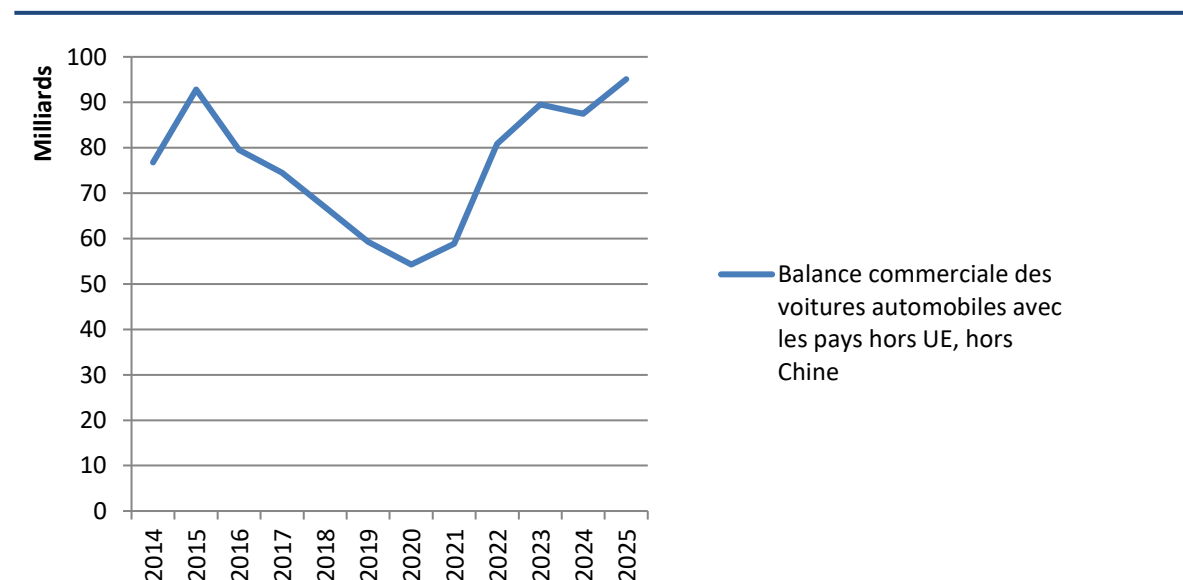
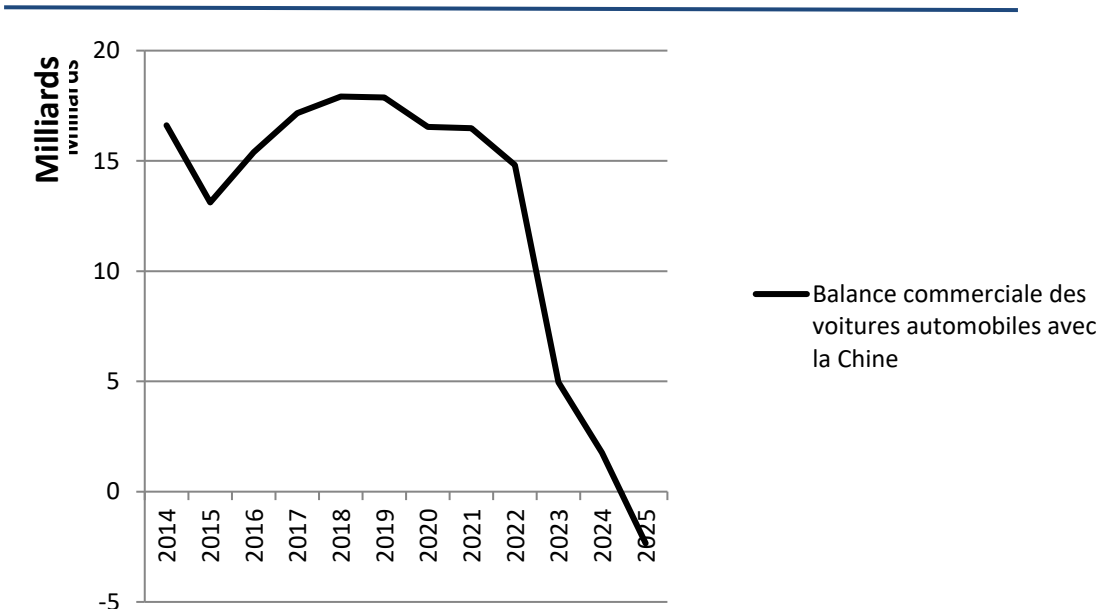


La balance commerciale avec la Chine dans le secteur automobile se détériore à une vitesse record

La balance commerciale avec la Chine pour les voitures neuves est devenue **négative** pour la première fois **en 2025** (2,3 milliards d'euros*), alors qu'elle affichait un excédent de 15 milliards d'euros en 2022

La balance commerciale avec les pays hors UE autres que la Chine a **augmenté** en 2025 pour atteindre 95 milliards d'euros*, contre 80 milliards d'euros en 2022.

Balance commerciale de l'UE pour les voitures – avec la Chine – avec les autres pays hors UE (en euros)



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

Les importations de pièces automobiles en provenance de Chine ont augmenté de 67 % depuis 2021

Le déclin de la **production de pièces automobiles** en Europe depuis 2021 est dû à la fois à la forte augmentation des importations chinoises (+67 %) et à la forte baisse des exportations vers la Chine (-51 %)

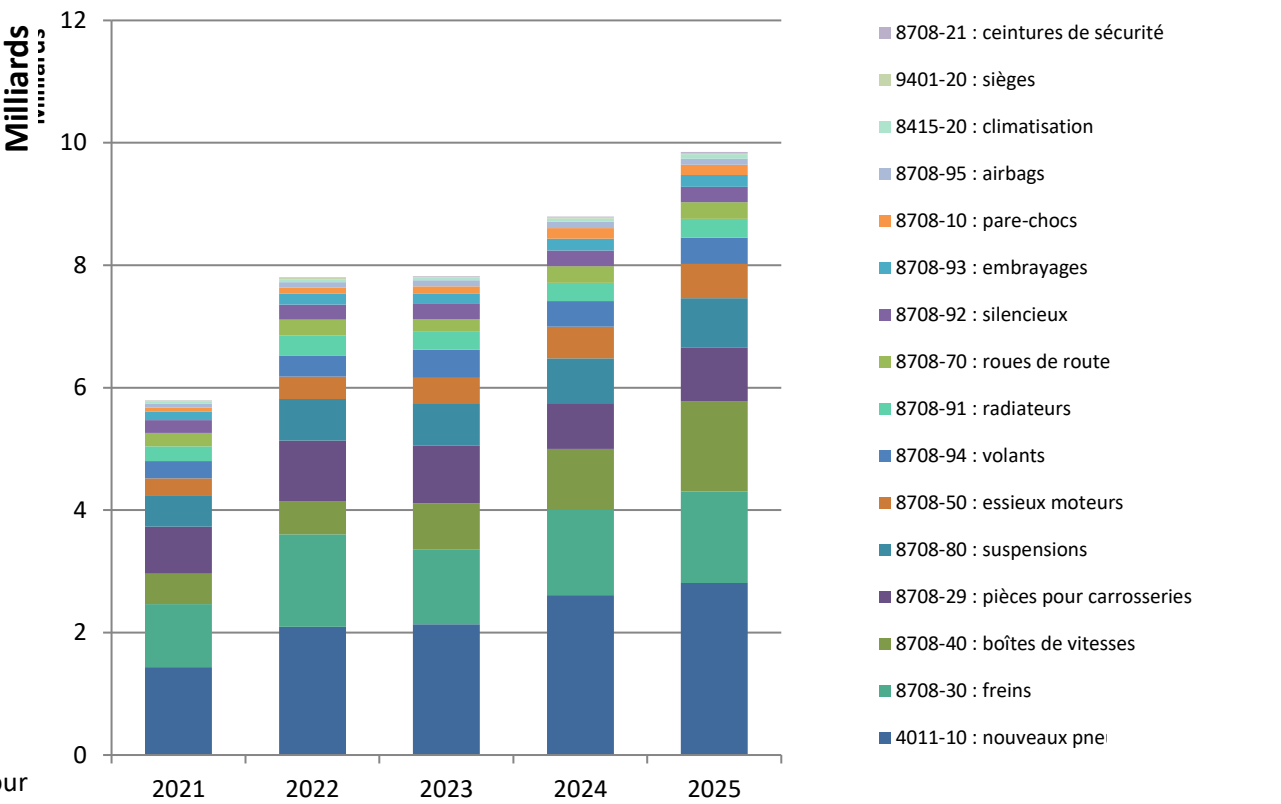
La forte augmentation des importations en provenance de Chine résulte :

- un écart de coûts de 30 à 35 % (l'énergie, la main-d'œuvre et le capital sont nettement moins chers en Chine)
- d'une stratégie coordonnée entre les secteurs public et privé visant une expansion agressive à l'étranger
- d'un transfert rapide de l'approvisionnement des équipementiers basés dans l'UE vers la Chine en réponse à la concurrence croissante des constructeurs chinois sur les prix

2021-2025	Production UE27	Importations en provenance de Chine	Exportations vers la Chine
Pièces automobiles	-10,4 %	+50,6 %	-38 %
pneus	-15 %	+73,6 %	-57,5 %

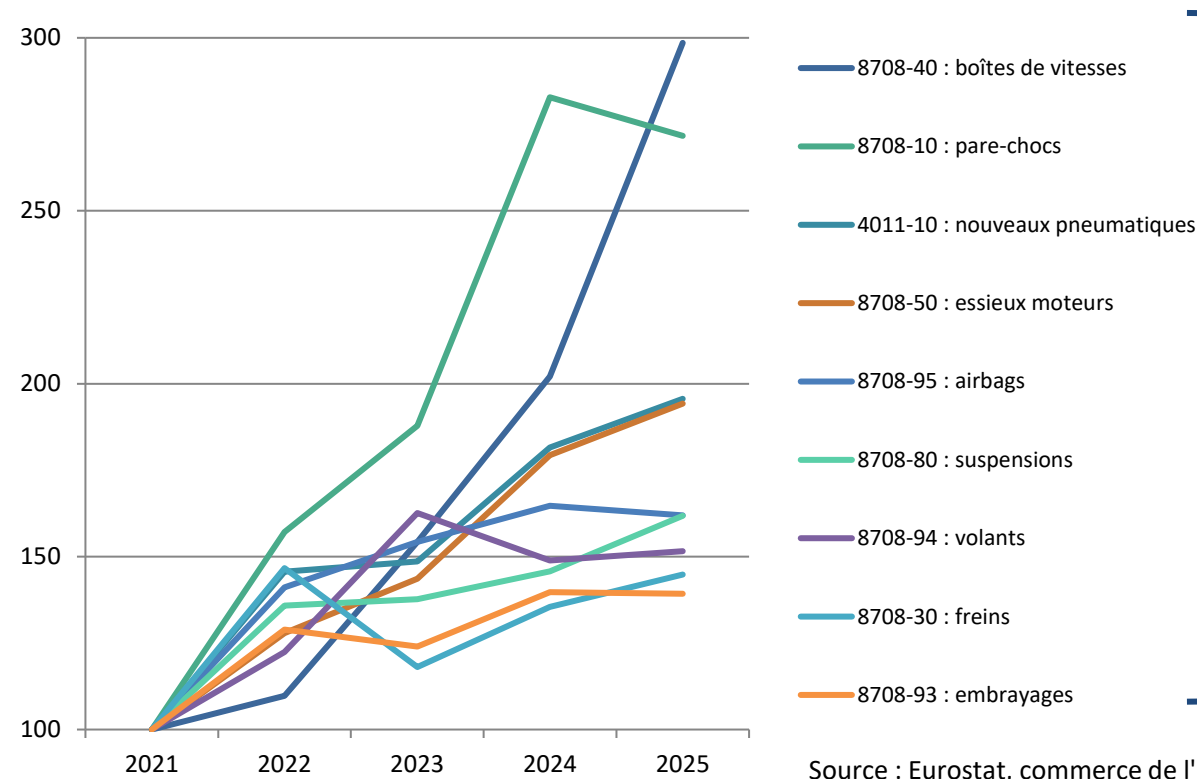
Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon HS2-4-6 et CN8 / * Les données pour 2025 ont été extrapolées sur la base des tendances du premier semestre.

Importations de pièces automobiles de la Chine vers l'UE (en euros)



Un jeu à somme nulle : augmentation des importations = pertes d'emplois (1)

Importations de pièces automobiles de Chine vers l'UE (base 100 - 2021)



- Tous les types de pièces automobiles sont concernés par l'augmentation des importations
- Certaines pièces sont plus concernées que d'autres
- La majeure partie des licenciements et des fermetures parmi les fabricants de composants automobiles se concentre dans ces sous-secteurs

Ces sous-secteurs représentent 59 % des 76 000 licenciements annoncés dans l'industrie des composants automobiles depuis 2024 (extrait de Eurofund, European Restructuring Monitor (27/10/2025))

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

La balance commerciale avec la Chine pour les pièces automobiles se détériore plus rapidement que pour les voitures particulières

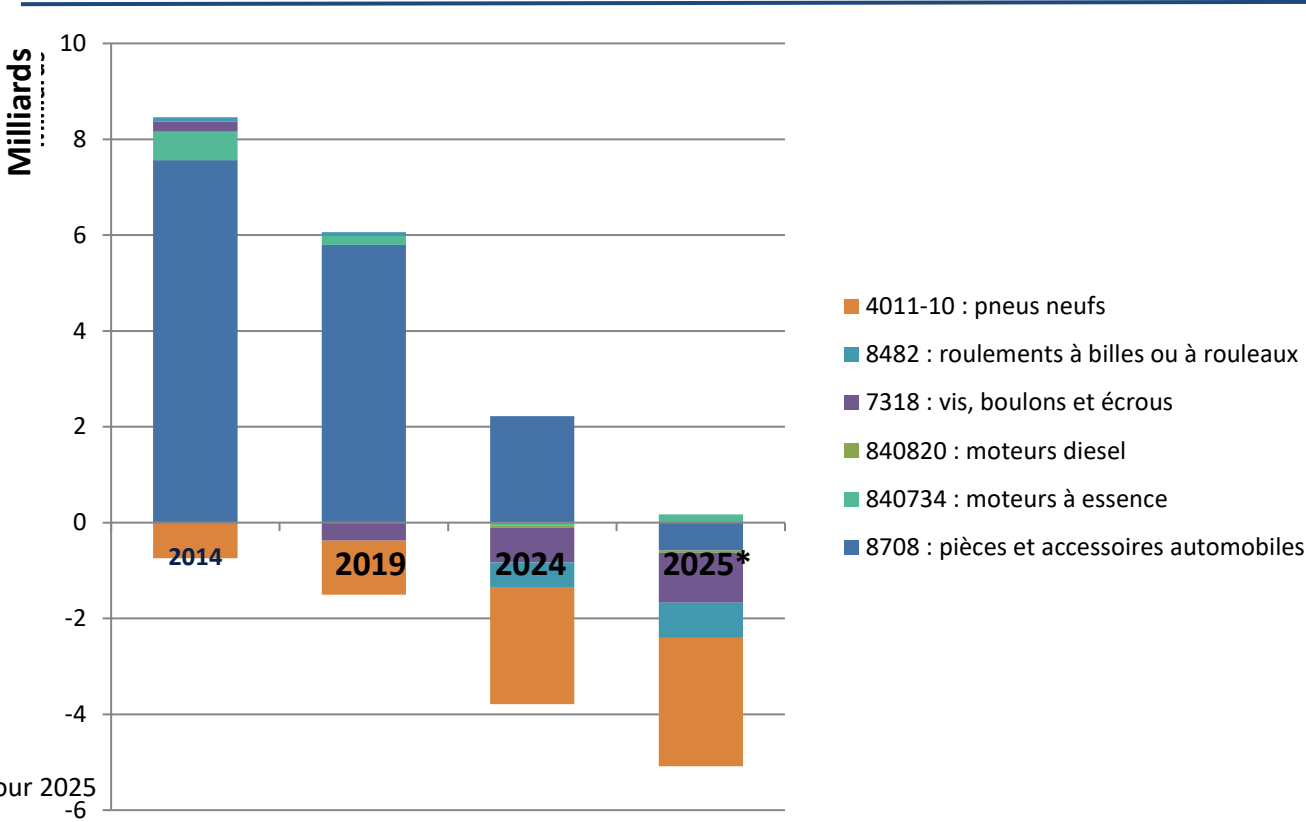
La balance commerciale de l'UE avec la Chine pour les pièces automobiles se détériore de plus en plus rapidement :

- -0,6 milliard d'euros par an entre 2014 et 2019
- -2,4 milliards d'euros par an entre 2019 et 2024
- -3,4 milliards d'euros entre 2024 et 2025*

Milliards d'euros	2014	2019	2024	2025
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 HS2-4-6 et CN8 / * Les données pour 2025 ont été extrapolées sur la base des tendances du premier semestre.

Balance commerciale de l'UE avec la Chine pour certaines pièces automobiles (en euros)

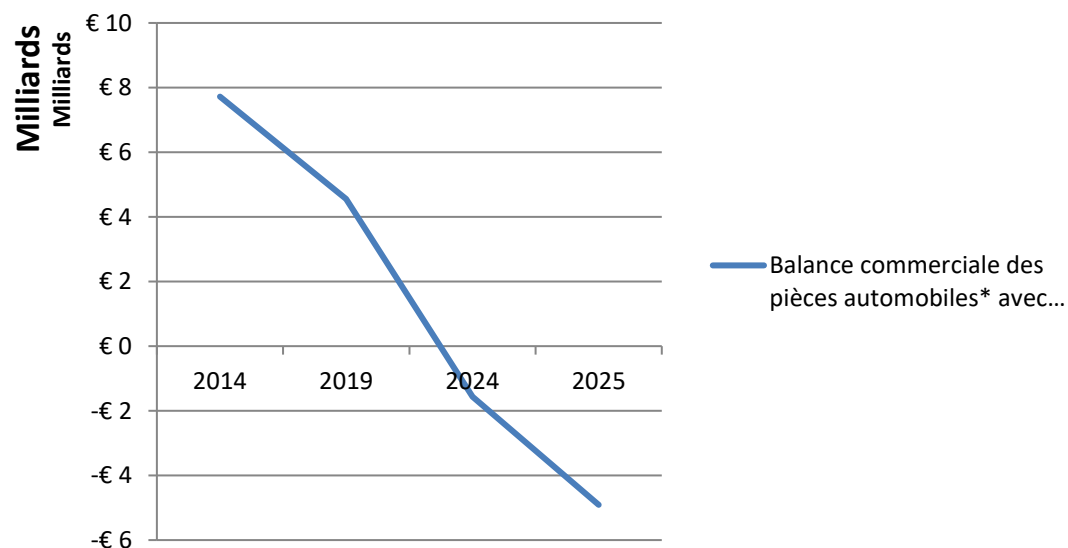


Les fabricants européens de pièces automobiles restent compétitifs à l'échelle internationale → le problème vient de Chine

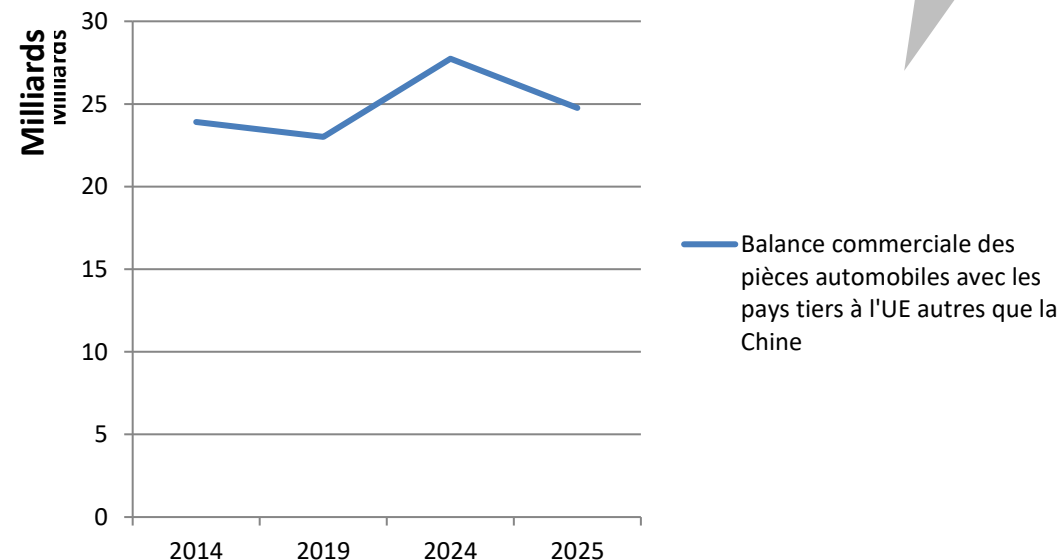
« La concurrence soutenue par l'État chinois représente une menace pour des industries par ailleurs productives »
(Discours de Mario Draghi devant le Parlement européen, 17/09/2024)

Il n'y a pas d'écart concurrentiel significatif avec les autres pays hors UE

Balance commerciale de l'UE pièces automobiles
– avec la Chine (en euros)



– avec les autres pays hors UE (en eur

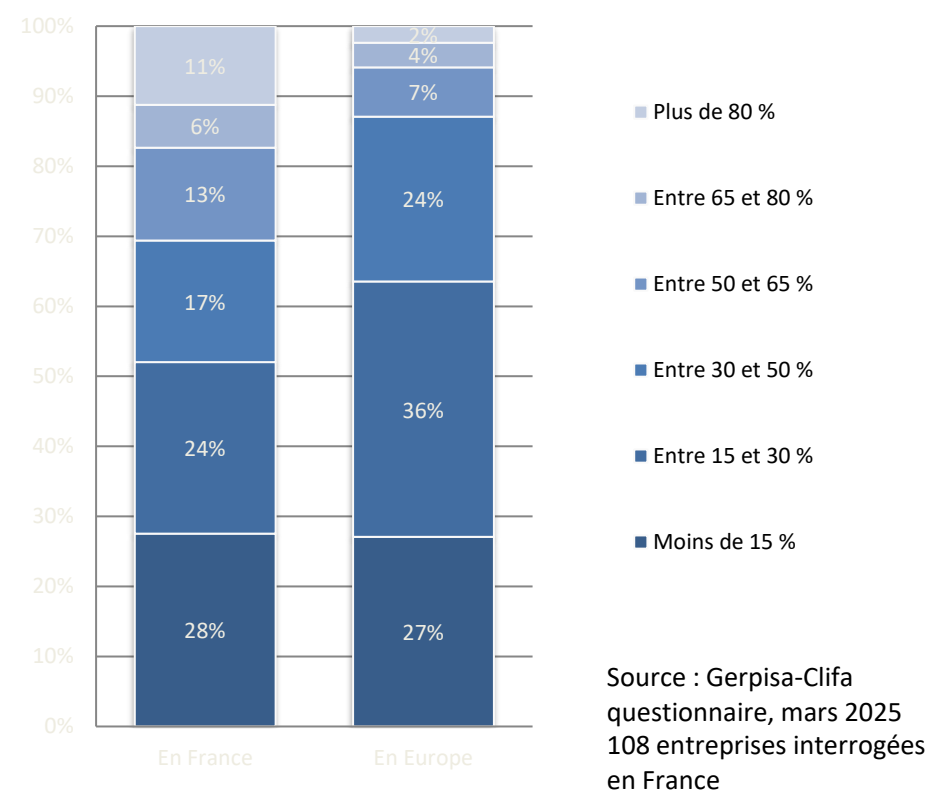


Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon HS2-4-6 et CN8 - données 2025 extrapolées à partir des tendances du premier semestre

* Comprend les codes 8708, 7312, 8482, 401110, 840734, 840820

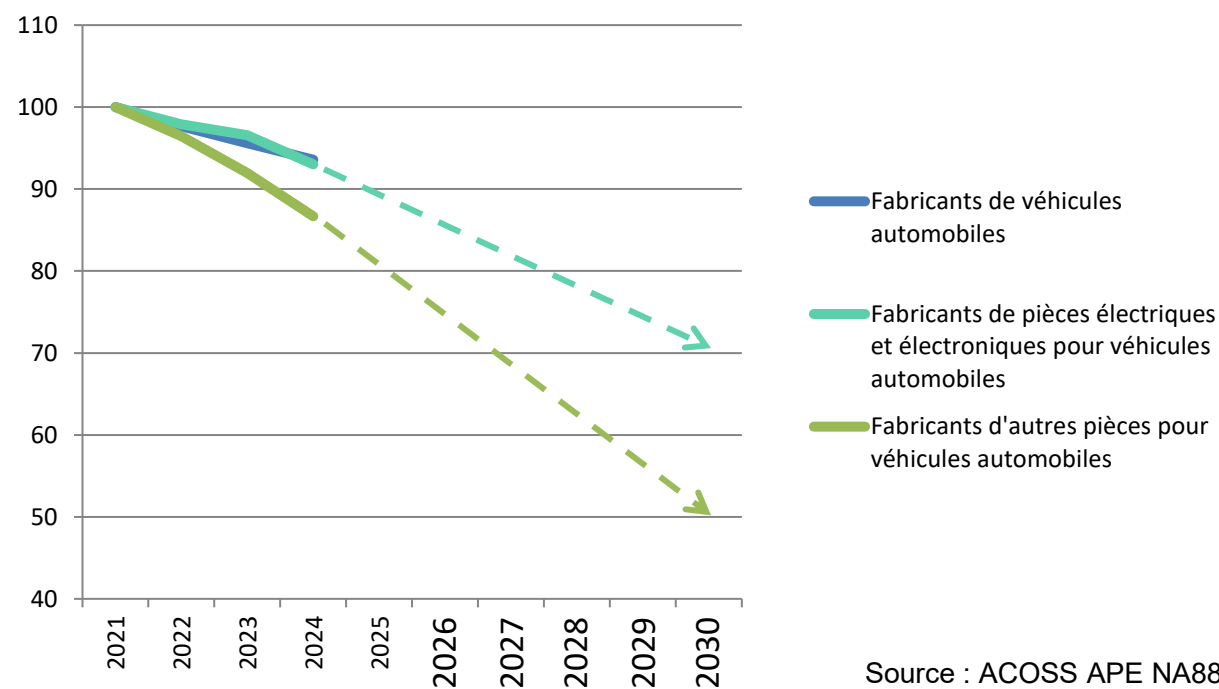
Un jeu à somme nulle : augmentation des importations = pertes d'emplois (2)

« Quel pourcentage de votre production en France et en Europe est menacé par les pressions exercées par les équipementiers pour délocaliser leur approvisionnement vers des pays à très bas coûts au cours des 5 prochaines années ? »



Les 108 entreprises interrogées en février 2025 en France ont estimé entre 30 % et 50 % la part de leur production actuelle menacée par la délocalisation vers des pays à très bas coûts

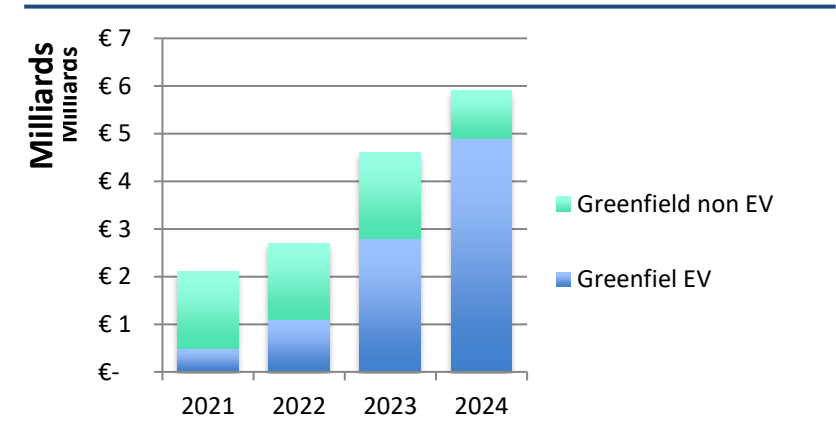
Pertes d'emplois en France entre 2021 et 2024 et tendances jusqu'en 2030 (base 100 – 2021)



Au-delà des importations : les « implantations » chinoises sans règles relatives au contenu local constituent également une menace

- La capacité annoncée des constructeurs chinois en Europe d'ici 2028 sera **de 1,1 million de voitures** par an (7 usines confirmées, 6 en cours de négociation)
- Le niveau de contenu local au moment du début de la production devrait être **inférieur à 30 %** (mode « asset light »).
- Les objectifs annoncés sont **de limiter le contenu chinois à 50 %**, soit dix fois plus que le niveau actuel de contenu chinois dans une voiture fabriquée en Europe

IDE chinois en Europe



Groupe	Localisation	Type	Investissement (en millions)	Capacité annoncée			
				2025	2026	2027	2028
BYD	Turquie (Manisa)	Greenfield	1 000		SoP	150 000	250 000
BYD	Hongrie (Szeged)	Greenfield	1 370	SOP	75 000	150 000	250 000
BYD	Espagne ?	Greenfield				SoP	
Chery	Espagne	Brownfield (avec Ebro)	400	SOP	25 000	100 000	200 000
Chery (Lepas)	Allemagne ?	Brownfield (VW Dresde ou Osnabrück)			SoP		?
Chery	Royaume-Uni ?					?	
Geely (Polestar)	Slovaquie (Kosice)	Greenfield (avec Volvo)	1 200		SoP	125 000	250 000
Xpeng	Autriche (Graz)	Brownfield (Magna)			200 000 (avec GAC et Mercedes)		
Xpeng	Allemagne ?	Brownfield (VW Dresde ou Osnabrück)			SoP		?
GAC	Autriche (Graz)	Brownfield (Magna)			200 000 (avec GAC et Mercedes)		
MG (SAIC)	Espagne ?					100 000	
MG (SAIC)	Deuxième usine					100 000	
Leapmotor	Espagne (Saragosse)	Brownfield (Stellantis)	200		SoP	100 000	
Capacité totale annoncée					200 000	762 500	1 100 000

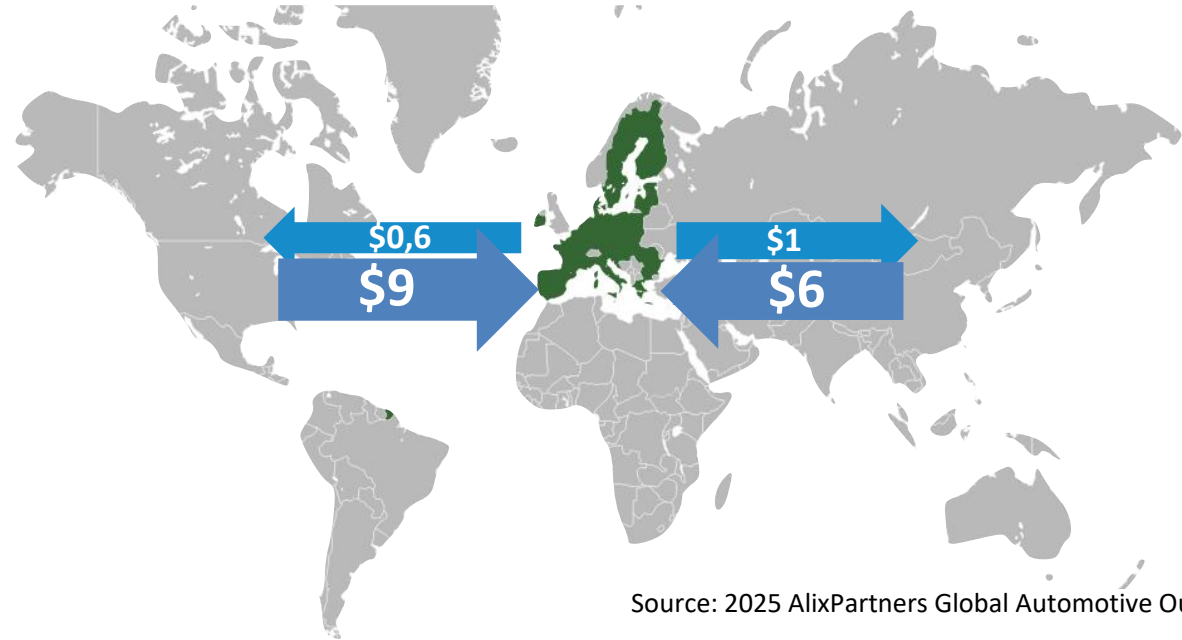
Au-delà des importations : les acquisitions étrangères de fournisseurs automobiles européens sont en augmentation

- Les entreprises étrangères ont acheté pour 16 milliards de dollars d'actifs européens dans le secteur automobile
- Les entreprises automobiles européennes n'ont investi que 1,6 milliard de dollars à l'étranger.
- 40 milliards de dollars supplémentaires d'actifs automobiles européens sont actuellement à vendre. La plupart sont des fournisseurs.

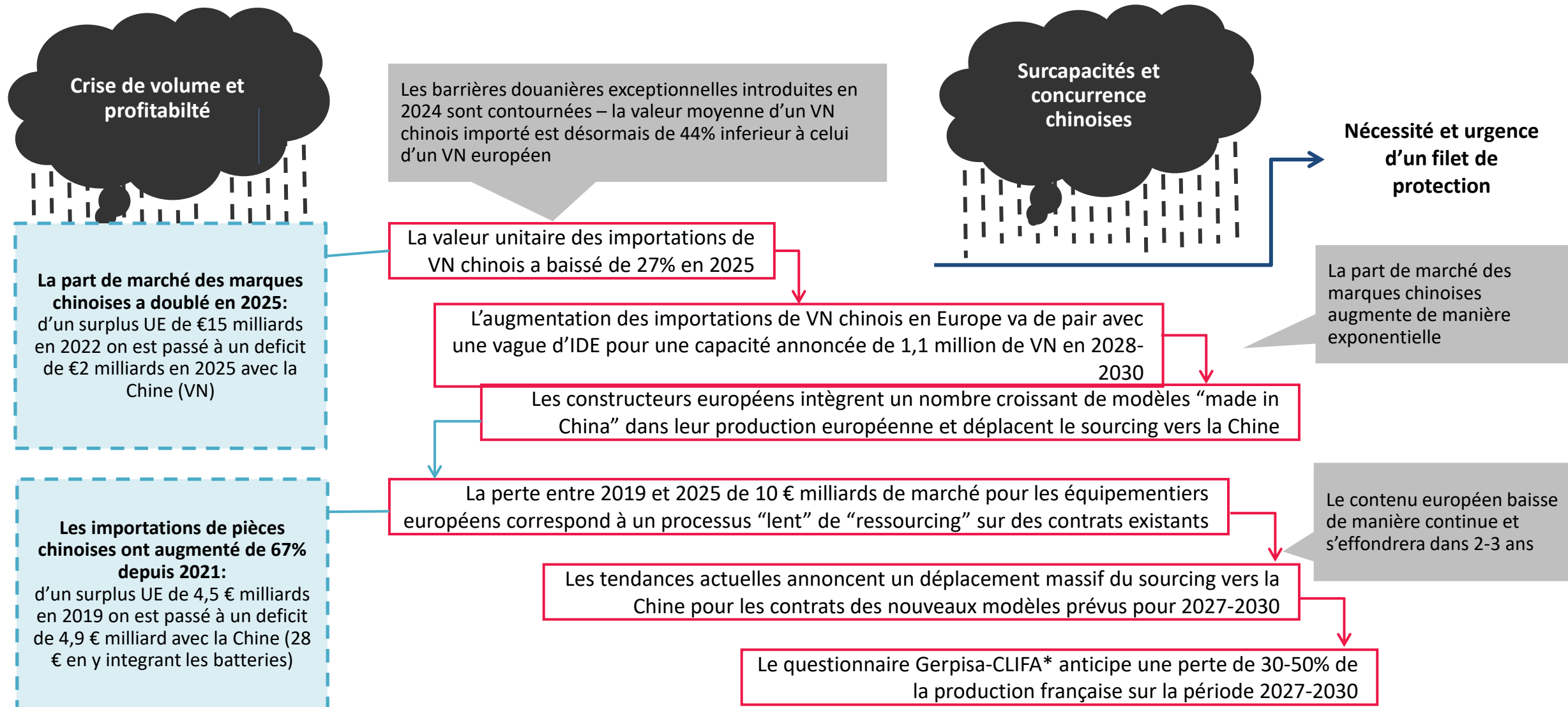
En résumé :

- Augmentation rapide et croissante des importations de pièces automobiles en provenance de Chine
- Doublement annuel des IDE chinois dans la production automobile en Europe
- Augmentation rapide des acquisitions de fournisseurs européens par des entreprises américaines et chinoises

→ **Perte critique de souveraineté européenne dans la chaîne d'approvisionnement automobile**



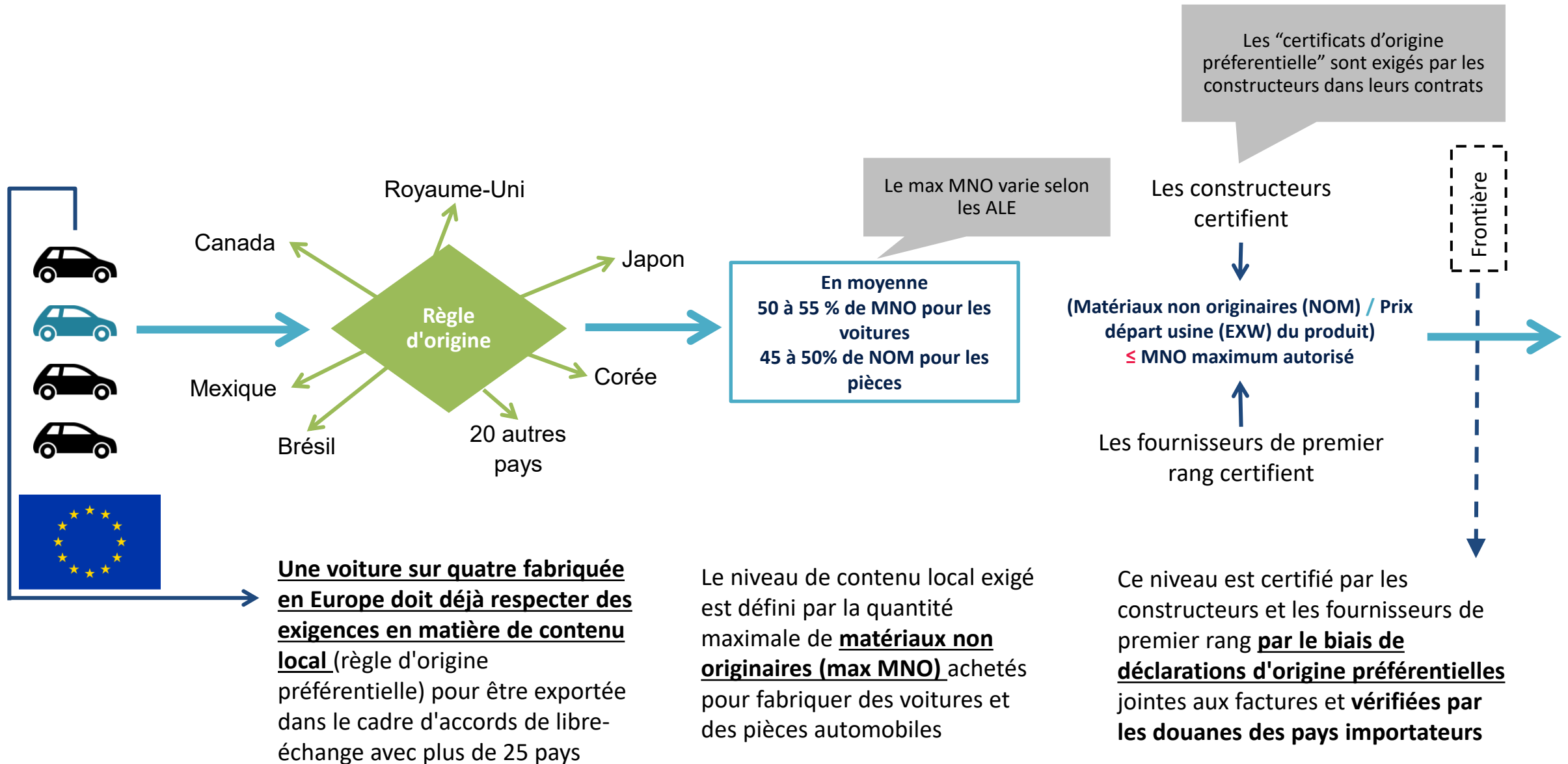
Source: 2025 AlixPartners Global Automotive Outlook



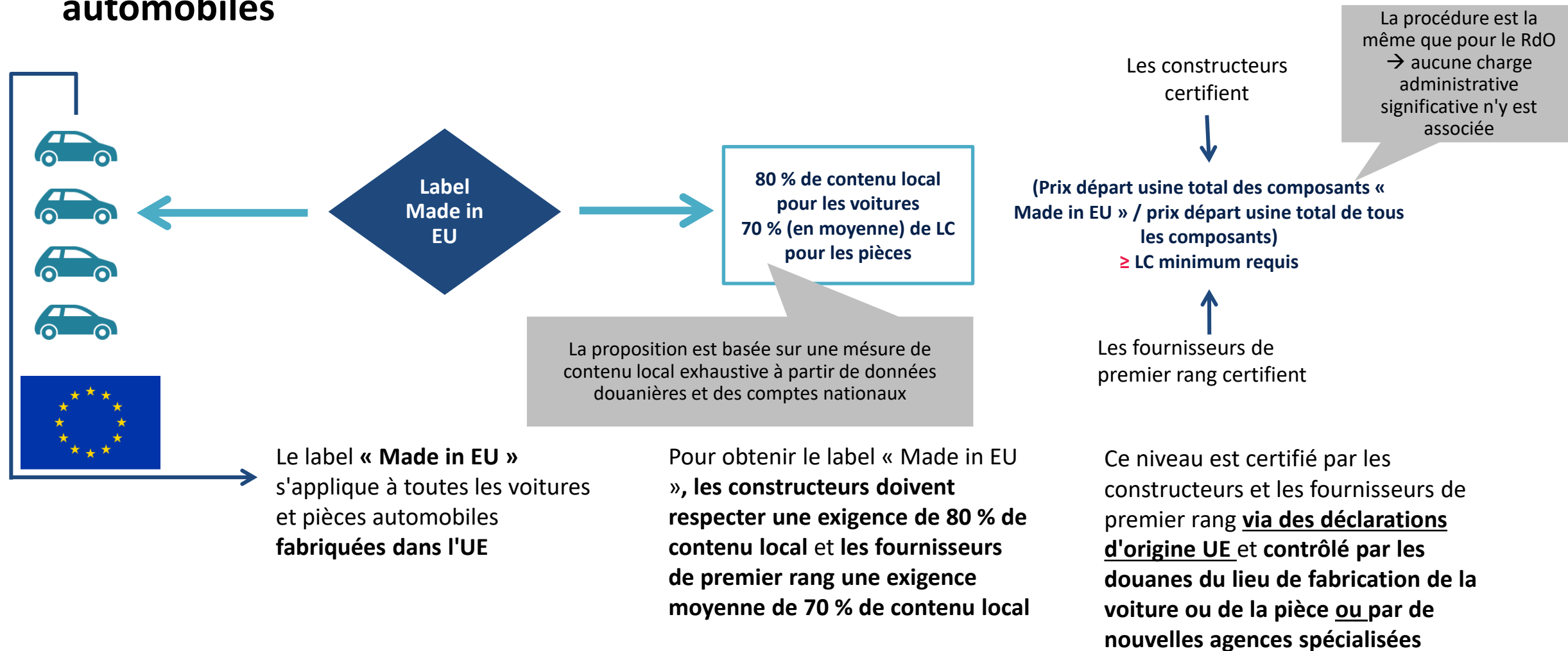
Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 par HS2-4-6 et CN8

* Source: Gerpisa, Made in Europe (2025)

Le filet de protection : du modèle de « règle d'origine préférentielle » (RdO) ...



Le filet de protection : ... vers le label « Made in EU » pour les voitures et les pièces automobiles



Le filet de sécurité : pourquoi 80 % de CL pour les voitures ?

Étude Roland Berger (2025) basée sur une enquête auprès des fournisseurs de premier rang
→ 83-85 % provenant de l'UE

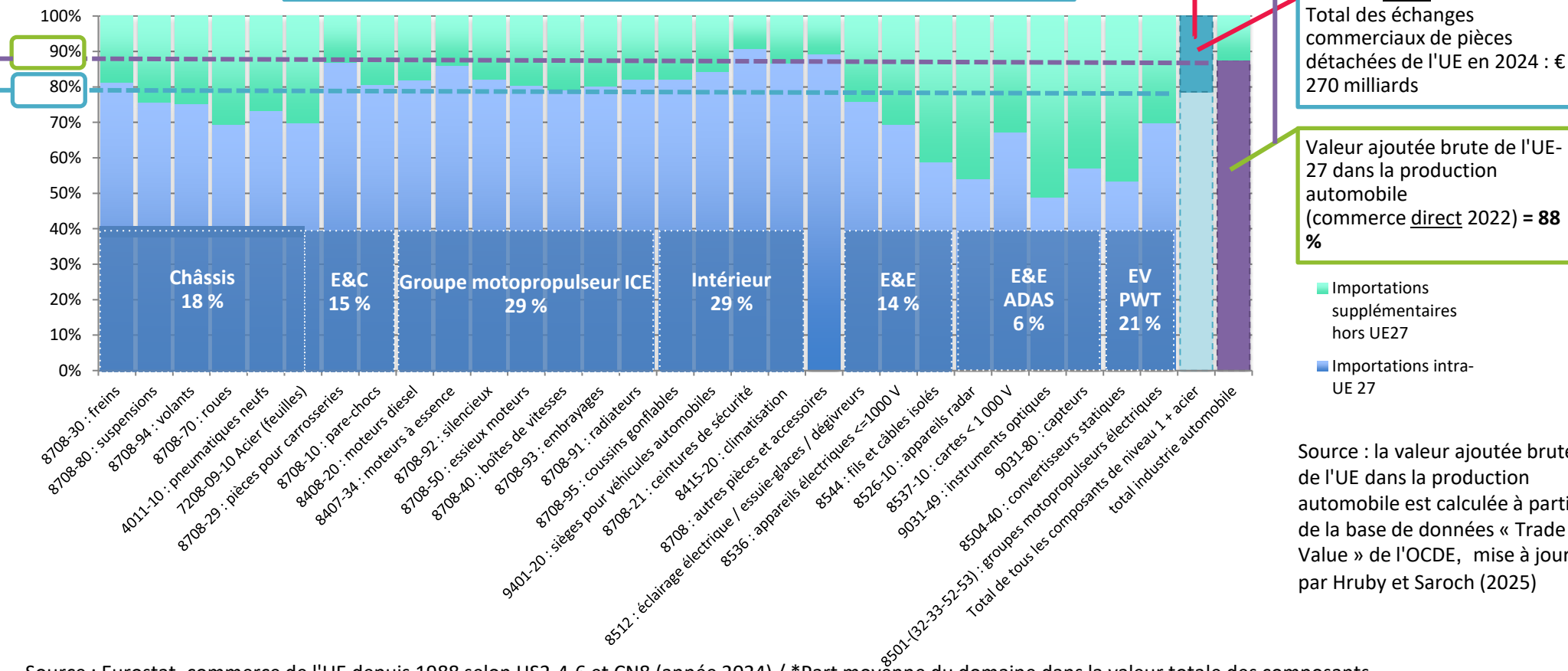
Niveau actuel de contenu local de l'UE : 88

Voitures fabriquées dans l'UE
Exigence de 80 % de contenu local :
un filet de sécurité
pour éviter les délocalisations

Le contenu local de l'UE en 2022 est estimé à 88 %
Les importations extra-UE représentaient 21 % des importations totales de l'UE en 2024
Une exigence de 80 % de contenu local constitue un filet de sécurité : **aucune contrainte pour les équipementiers, aucun impact inflationniste pour les consommateurs**
Les batteries sont exclues

Valeur ajoutée brute totale de l'industrie automobile de l'UE en 2022

Total des importations extra-UE de pièces automobiles en 2024



Ce ratio est basé uniquement sur les importations. Il ne tient pas compte de ce qui est produit dans l'UE27 et consommé dans le même pays de production

Source : 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 par Hruby et Saroch (2025)

Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon HS2-4-6 et CN8 (année 2024) / *Part moyenne du domaine dans la valeur totale des composants

E&C = Extérieur et carrosserie ; E&E = Électrique et électronique ; PWT = Groupe motopropulseur
Les parts de domaine de la valeur totale sont basées sur Roland Berger (2025) et C-Ways (2025)
La batterie est exclue

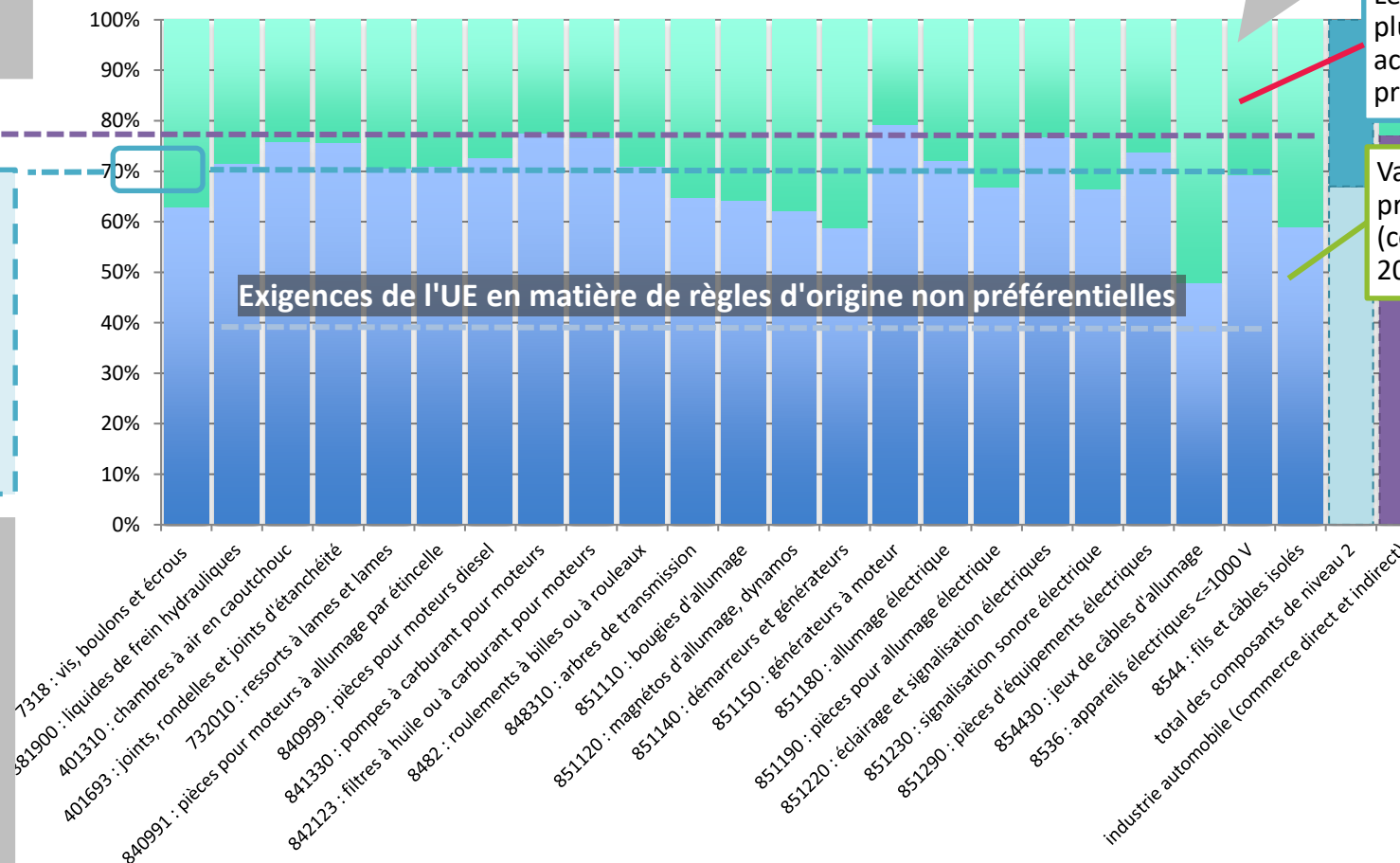
Le filet de sécurité : pourquoi 70 % de CL en moyenne pour les pièces automobiles ?

Étude Roland Berger (2025) basée sur une enquête auprès des fournisseurs de premier rang → 70-76 % de part de valeur de l'UE

77 % niveau actuel de contenu local

Pièces fabriquées dans l'UE
70 % d'exigence moyenne en matière de contenu local : un filet de sécurité

Le contenu local de l'UE pour les pièces automobiles est estimé à 77 % en 2022. Ce niveau varie en fonction des pièces fabriquées et des matières premières utilisées. Afin d'éviter toute contrainte par rapport à l'approvisionnement actuel, nous proposons d'ajuster le filet de sécurité moyen de 70 % aux différentes industries de composants automobiles en fonction de leurs ratios d'approvisionnement actuels dans l'UE.



Source : Eurostat, commerce de l'UE depuis 1988 selon HS2-4-6 et CN8 (année 2024)

Ce ratio est basé uniquement sur les importations. Il ne tient pas compte de ce qui est produit dans l'UE-27 et consommé dans le même pays de production

Les importations extra-UE sont plus élevées pour les intrants achetés par les fournisseurs de premier rang

Valeur ajoutée brute de l'UE-27 production automobile (commerce direct et indirect 2022) = 77 %

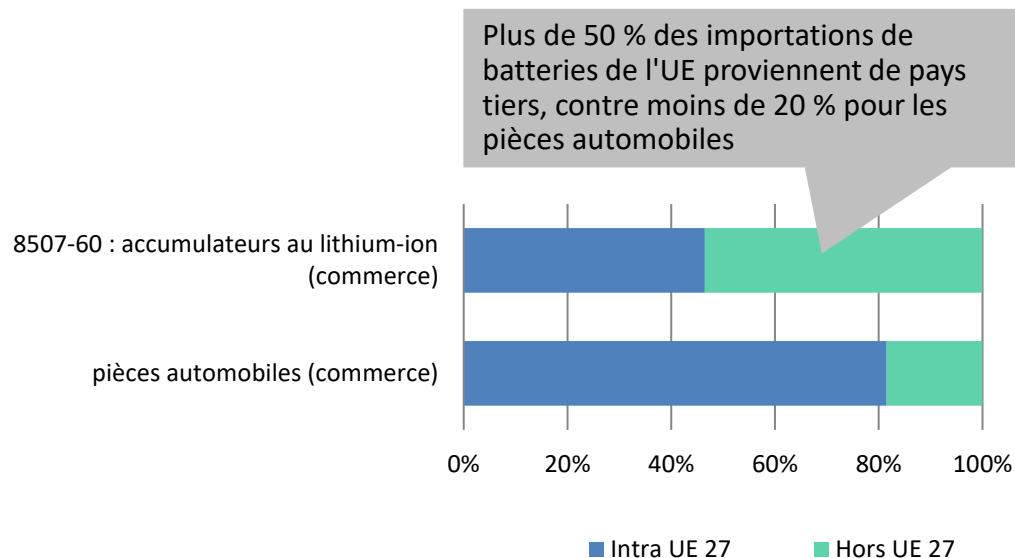
Source : la valeur ajoutée brute de l'UE dans la production automobile est calculée à partir de la base de données « Trade In Value » de l'OCDE, mise à jour à partir de Hruby et Saroch (2025)

Le filet de protection : les batteries et autres sous-domaines critiques nécessitent une approche différente

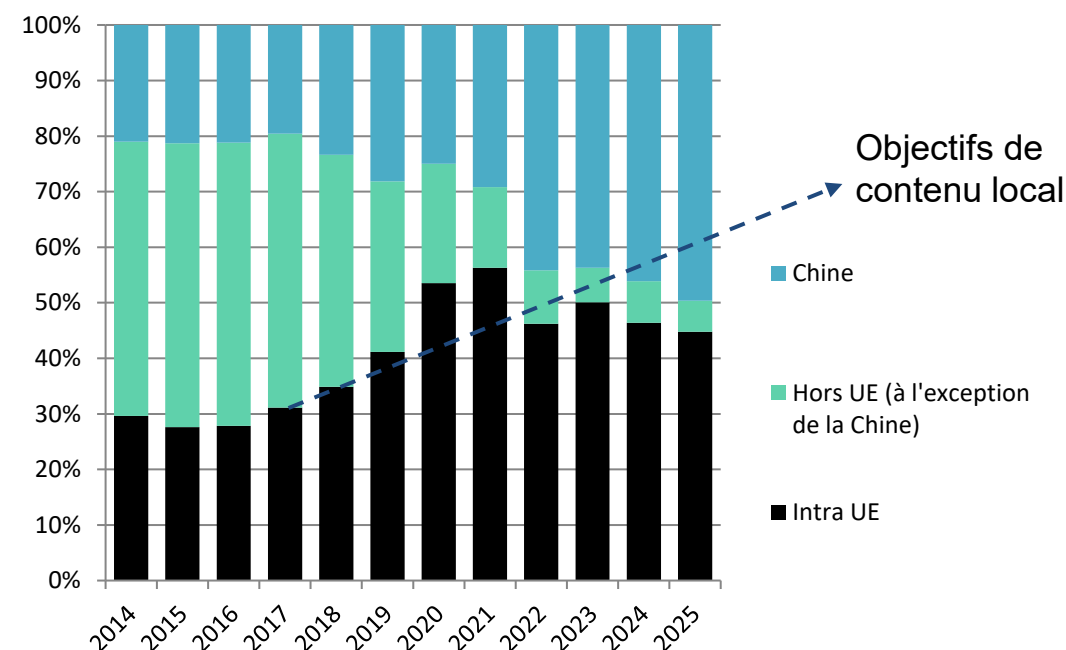
L'industrie automobile de l'UE est fortement dépendante des importations extra-UE de batteries lithium-ion. Afin de favoriser la production de batteries dans l'UE et de réduire la dépendance stratégique croissante de l'UE vis-à-vis de la Chine, une approche différente de celle du « filet de protection » est nécessaire → **objectifs de contenu local**

Commerce de batteries lithium-ion et pièces auto dans l'UE

La part intra-UE des importations de batteries lithium-ion est en baisse depuis 2021



Importations de batteries lithium-ion dans l'UE



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

Les batteries et autres sous-domaines critiques nécessitent une approche différente → objectifs en matière de contenu local

Les objectifs en matière de contenu local doivent prendre en considération (nous développons ici le cas des batteries) :

1) le niveau actuel de dépendance vis-à-vis des importations extra-UE

Batteries lithium-ion / Cellules et modules → ≥ 55 % d'importations

- Électrolyte → 100 %
- Anode → ≥98 %
- Cathode → ≥95 %
- Séparateur → 100 %

**Matériaux actifs
de 95 % à 100 %
d'importations**

- Lithium (brut/raffiné) → 81 %/100 %
- Cobalt (brut) → 81 %
- Graphite (brut) → 99 %
- Manganèse (brut/raffiné) → 96 %/66 %

**Brutes/raffinées
de 81 % à 100 %
d'importations**

Cela implique :
des subventions à la production / des subventions
OPEX / le paiement de la différence / une
préférence européenne pour les batteries
fabriquées dans l'UE

2) Capacité prévue par l'UE à l'avenir par rapport à la capacité réelle

- **Capacité prévue de l'UE en matière de lithium-ion** : 1 504 GWh (2024 → 2030)
- **Capacité réelle de l'UE en matière de lithium-ion** : 322 GWh (2024)
 - 37 % d'IDE chinois (CATL, Gotion Inobat)
 - 40 % d'IDE coréens (Samsung, LGES, SK)
 - 14 % d'IDE américains (Tesla)
 - 5 % d'investissements européens (ACC, Northvolt, Leclanché)
- **Capacité suspendue/en faillite dans l'UE** en 2024 : 195 GWh (inv. UE)
- **Capacité future de l'UE à haut risque** : 244 GWh

Des objectifs en matière de contenu local sont fixés
a) dans le cadre d'une **politique industrielle forte de l'UE (à l'instar de l'IRA américain)** afin de structurer des chaînes d'approvisionnement en batteries basées dans l'UE
b) de manière réaliste et sous surveillance régulière afin d'éviter les goulots d'étranglement et les pressions inflationnistes (transparents, progressifs et flexibles)

Sources : Fondation Volta, Rapport sur les batteries, 2024 ; JRC 2023

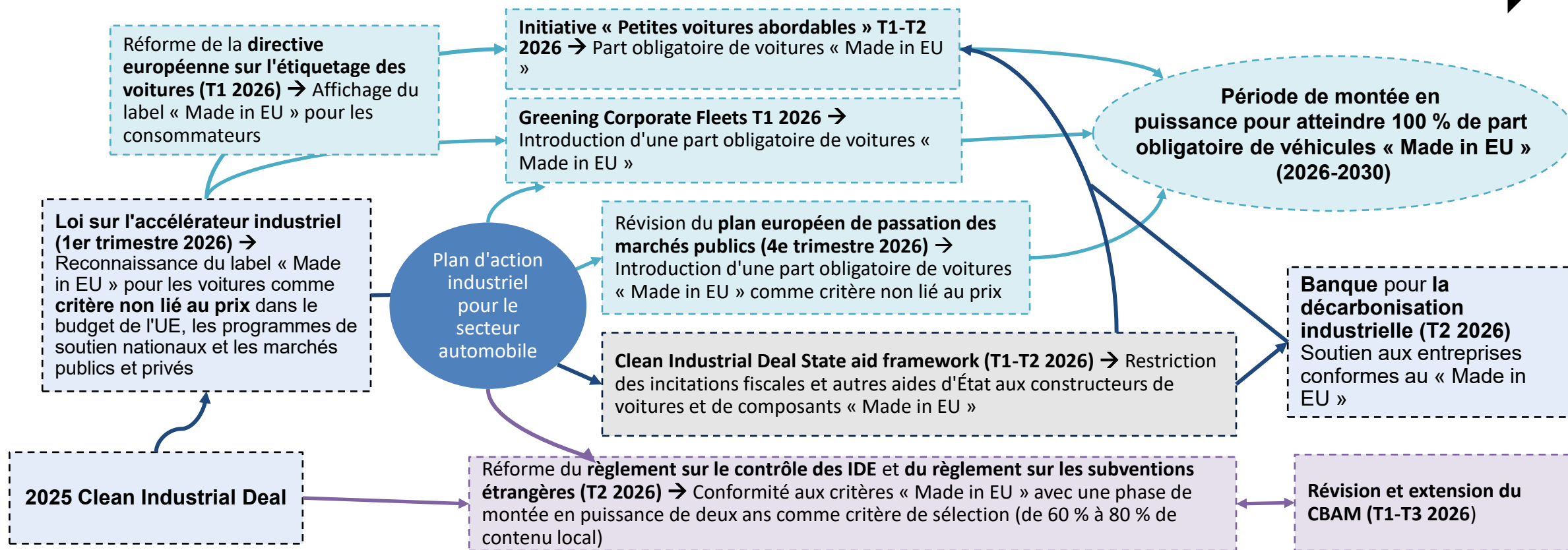
Ce n'est que lorsque la chaîne d'approvisionnement en batteries de l'UE sera mature que les objectifs de contenu local seront intégrés dans le « filet de protection » pour les pièces automobiles européennes

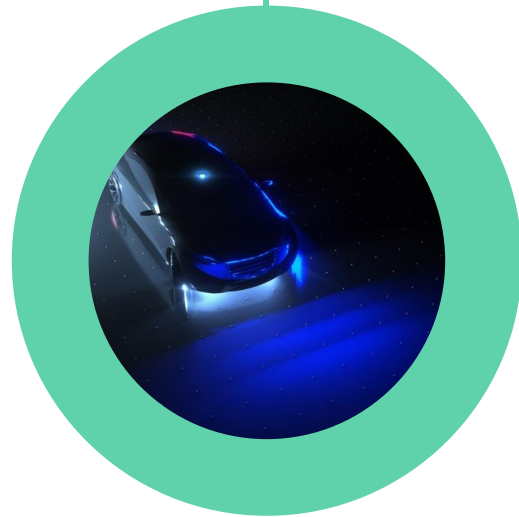
Le filet de protection : feuille de route pour le label « Made in EU » pour les voitures et les pièces détachées (2025-2030)

2025

2026

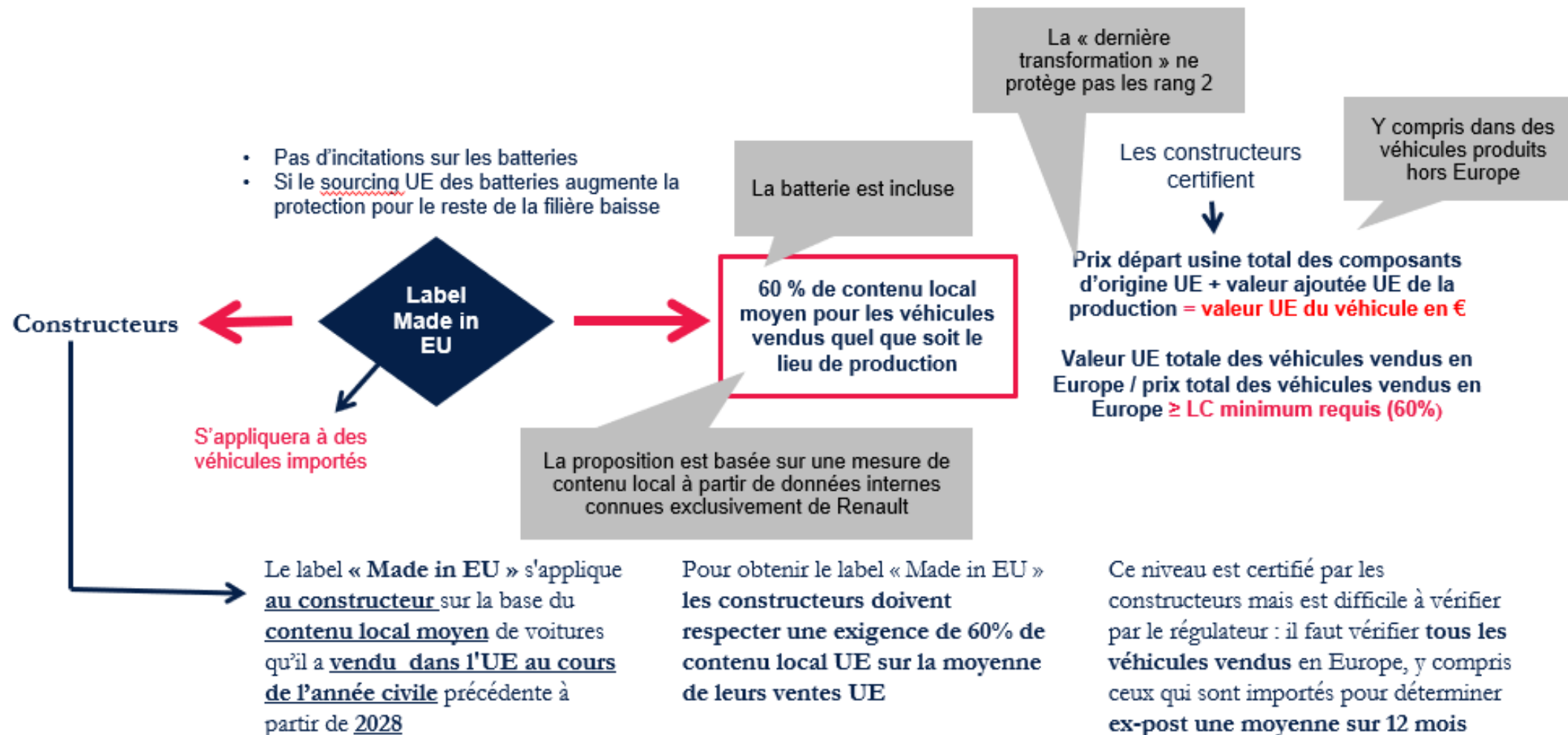
2027-2030





Comparaison des positions du CLIFA et de Renault

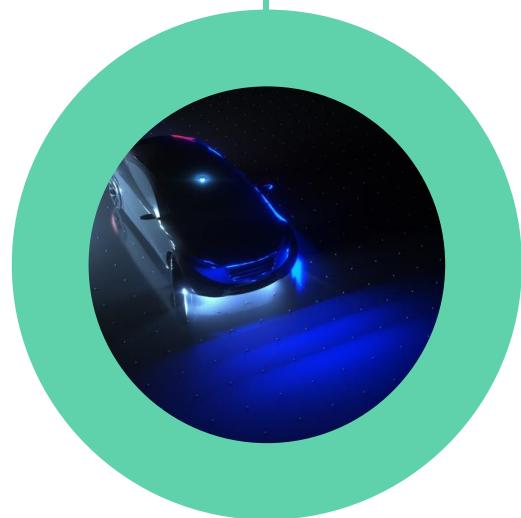
Proposition Renault



Comparaison - Synthèse



CLIFA	RENAULT
Label "Made in Europe"	
<ul style="list-style-type: none"> ○ Véhicules fabriqués en Europe ○ Calculé par modèle ○ A partir de 2026 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Véhicules vendus en Europe (y compris importés) ○ Calculé sur la moyenne des véhicules vendus dans l'UE ○ A partir de 2028
Contenu local	
<ul style="list-style-type: none"> ○ Hors batterie ○ 80% par modèle ○ 70% en moyenne pour les fournisseurs de rangs 1 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Batterie incluse ○ 60% sur la moyenne des véhicules vendus dans l'UE et non par modèle
Méthode	
<ul style="list-style-type: none"> ○ Basée sur l'étude indépendante du GERPISA ○ Méthode éprouvée basée sur les règles d'origine 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Certification interne par chaque constructeur (non basée sur des dispositions réglementaires)



Conclusion

Besoin urgent de mesures claires de contenu local...



- Instaurer un **seuil minimal de contenu local de 80 % pour les véhicules** et définir ainsi un **label « fabriqué en Europe »** à l'aide des **règles d'origine** européennes
- **Notre objectif** est de mettre en place un **"filet de sécurité"** afin de maintenir les activités industrielles automobiles encore présentes en Europe
- **Les batteries auraient une règle d'origine séparée** qui serait fixée conformément au "paquet Booster" de l'UE et à l'objectif annoncé d'**au moins 50 % de valeur ajoutée le long de la chaîne de valeur des batteries fabriquées en Europe d'ici 2030**

Besoin urgent de mesures claires de contenu local...



- **La nouvelle règle d'origine** européenne **définirait** ce qu'est un VP/VUL « **fabriquée en Europe** » et serait être utilisé dans différentes politiques clés de l'UE et des États membres, telles que :
 - **Etiquetage** des voitures
 - Initiative de la Commission sur les "**petites voitures électriques abordables**"
 - Dans les **marchés publics**
 - Dans les **programmes de décarbonation des flottes** d'entreprises
 - Dans les autres politiques d'incitation de **stimulation de la demande de véhicules à zéro émission** : ex. critères d'éligibilité au bonus écologique, à la prime à la conversion et au dispositif de leasing
 - Critère d'**éligibilité aux aides** pour les entreprises
 - Règles sur les **investissements directs étrangers** : ex. JV, transfert de technologies, utilisation de la RH local

... Pour promouvoir une concurrence équitable

- Permettrait d'**interrompre le bouleversement en cours en matière de dessourcing des sites européens des équipementiers et fournisseurs**
- **Permettrait de s'assurer que les nouveaux sites de production chinois en Europe** pour la fabrication de voitures ou de composants **sont sur un pied d'égalité avec les usines de l'UE** et ne bénéficient pas d'importations massives de composants et de pièces chinoises bon marché



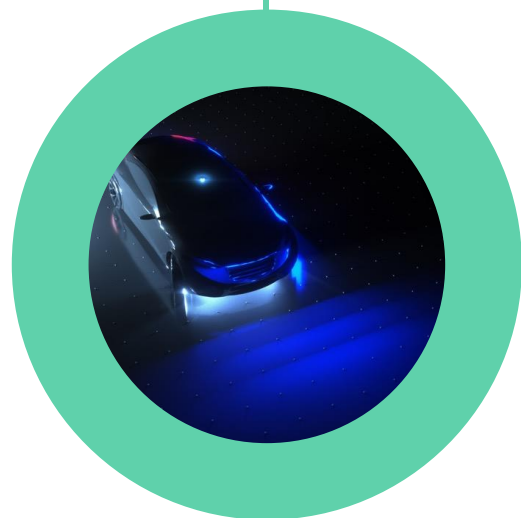
Un levier **pour garantir que la production automobile reste ancrée en Europe**

Les impôts des européens ne doivent pas financer la destruction de leurs emplois !



Merci de votre attention





Moment d'échanges

Conférence de presse
4 décembre 2025 - Paris