

Prise de position 2026/177

# Des voitures propres « Made in Europe » pour des emplois de qualité en Europe

## Le train de mesures de l'UE sur le secteur automobile – réaction d'industriAll Europe

Document adopté par le 35<sup>e</sup> Comité exécutif d'industriAll Europe  
Elewijt, 27-28 mai 2026 | 2026/177

### Contexte

Avec plus de 100 000 nouveaux licenciements annoncés dans l'industrie automobile européenne et sa chaîne d'approvisionnement, 2025 a été une nouvelle année marquée par de fortes turbulences pour ses travailleurs. La crise du coût de la vie a engendré une baisse des immatriculations alors que les constructeurs automobiles privilégiaient les véhicules à une forte marge. La dégradation de la balance commerciale, du fait du dumping et de la surcapacité en Chine, explique également pourquoi, dans le secteur, la production et l'emploi sont bien loin d'atteindre les niveaux prépandémiques. Dans le même temps, les entreprises continuent à adopter des stratégies de maximisation des profits à court terme qui ont des conséquences néfastes pour la production en Europe ainsi que pour toute la chaîne d'approvisionnement. Les plans de réduction des coûts continuent à inciter à la délocalisation vers des pays à bas coûts et contribuent à la dégradation des conditions de travail.

Dans ce contexte difficile, une réaction forte et rapide est attendue de l'Europe et des gouvernements nationaux afin de protéger les millions d'emplois qui dépendent de l'industrie automobile et de sa chaîne d'approvisionnement. Neuf mois après que la Commission européenne a publié son [Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile](#), l'UE a dévoilé son [train de mesures sur le secteur automobile](#) au mois de décembre 2025. Ce train de mesures se compose de cinq initiatives, y compris des propositions législatives visant à accroître la flexibilité du cadre politique tout en aidant l'industrie automobile européenne et les fabricants de batteries nationaux. Plusieurs semaines supplémentaires auront été nécessaires pour que le [règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles](#) soit publié au début du mois de mars 2026. Celui-ci devrait créer des marchés porteurs pour les produits européens à empreinte carbone réduite grâce à des exigences en matière de contenu local, mais il imposera également des conditionnalités pour les investissements directs étrangers en Europe tout en contribuant aux efforts de l'UE pour harmoniser la législation et les procédures d'autorisation. Même si la portée sectorielle de ce règlement va au-delà de l'industrie automobile, celle-ci figure parmi les secteurs stratégiques ciblés par les mesures proposées.

### 1. Augmenter la demande de véhicules européens propres

L'industrie automobile européenne est confrontée à un défi de taille : les immatriculations de véhicules neufs ont chuté dans toute l'Europe depuis l'épidémie de COVID 19, ce qui illustre l'incertitude économique, la réticence face au virage technologique et l'évolution des habitudes en matière de mobilité. Dans le même temps, le contexte international connaît un véritable bouleversement dans le sillage des

nouvelles tensions commerciales, de la fragmentation des réglementations environnementales et d'une concurrence mondiale féroce. Pour assurer l'avenir de l'industrie automobile européenne et de sa chaîne d'approvisionnement, une stratégie de stimulation de la demande qui soutient mieux la demande intérieure grâce à des leviers clés, tels que les parcs de véhicules de société, les marchés publics et le leasing social, est impérative.

Les parcs de véhicules de société représentent 60 % des immatriculations de voitures et camionnettes neuves au sein de l'UE. IndustriAll Europe salue cette proposition de règlement, puisqu'elle dote l'UE d'un instrument juridiquement contraignant pour accélérer le renouvellement des parcs de véhicules et stimuler la demande de véhicules propres. Imposer des objectifs élevés aux Etats membres constitue également un moyen de réduire les émissions et d'éviter, pour les constructeurs automobiles qui n'atteignent pas leurs objectifs en matière de réduction des émissions, les amendes associées.

IndustriAll Europe a la conviction que le fait de limiter sa portée aux grandes entreprises pourrait faire sortir une partie significative des parcs de véhicules de société du champ d'application de cette réglementation et appelle les décideurs politiques à s'assurer que l'essentiel des parcs de véhicules de société (pour ce qui est des voitures et des camionnettes) en relève effectivement. Pour optimiser les bénéfices partagés pour les travailleurs européens, l'aide financière visant à encourager l'achat de véhicules de société propres doit être assortie d'exigences en matière de contenu européen et de conditionnalités sociales.

Les marchés publics constituent un autre levier qui doit être utilisé pour soutenir l'industrie automobile européenne et sa chaîne d'approvisionnement. Les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple en achetant des véhicules (voitures, camionnettes, véhicules utilitaires légers ou autocars). En Europe, lorsque de l'argent public est utilisé, il doit profiter aux carnets de commandes d'entreprises dont les sites de production se trouvent en Europe et garantir des emplois stables et de qualité. En termes de soutien, donner la priorité aux véhicules produits en Europe dans le cadre des marchés publics, que ce soit pour les parcs de véhicules officiels et les transports publics, envoie un signal fort. Non seulement cela stimule la demande, mais cela est également conforme aux objectifs plus vastes de réduction des émissions de carbone et de contribution à l'autonomie industrielle de l'UE. IndustriAll Europe salue les exigences en matière de contenu européen mises en place dans les marchés publics et autres formes d'interventions publiques dans le cadre du règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles. Toutefois, IndustriAll Europe s'oppose au périmètre géographique bien trop vaste qui considère les produits et composants originaires de pays tiers avec lesquels l'UE a conclu des accords de libre-échange comme équivalant à des produits européens.

Les gouvernements européens ont un rôle à jouer pour rétablir la demande et réduire la dépendance de l'Europe aux énergies fossiles qui sont largement importées. Outre les politiques économiques et sociales destinées à redonner du pouvoir d'achat aux travailleurs et à augmenter les salaires, les gouvernements doivent prendre des mesures incitatives, telles que des allègements fiscaux dans le cadre de l'achat de véhicules à faibles émissions, des primes à la casse et des offres de financement abordables, afin de rendre les véhicules neufs accessibles. Ces mesures incitatives ne doivent pas avoir un impact socialement régressif sur les budgets des États et le financement de la sécurité sociale. Le leasing social qui permet aux ménages à faibles revenus d'avoir accès à des véhicules neufs à des prix abordables doit faire partie intégrante de cette boîte à outils. En subventionnant les leasings au bénéfice des travailleurs et des familles aux revenus limités, les gouvernements peuvent accroître la demande de véhicules produits en Europe tout en luttant en faveur de l'égalité sociale. Dans plusieurs pays d'Europe, des programmes pilotes ont déjà montré des résultats prometteurs, prouvant ainsi tout le potentiel qu'une adoption plus large pourrait avoir. Néanmoins, tout programme de leasing social doit donc être strictement conditionné à l'achat de véhicules produits en Europe, s'accompagner de garanties solides contre le risque

d'endettement des ménages les plus vulnérables, et s'inscrire dans une politique de soutien au pouvoir d'achat plus globale plutôt que de s'y substituer.

Les constructeurs automobiles doivent également apporter leur pierre à cet édifice en proposant des modèles conformes à la réalité du marché européen sur lequel il existe une demande potentielle pour plusieurs millions de petits véhicules électriques. Encourager la production de petits véhicules propres et à des prix abordables contribuerait, dans le même temps, au renouvellement nécessaire des parcs de véhicules et constituerait un moyen de récupérer des volumes de production et de sauver des emplois en Europe. IndustriAll Europe salue la mesure incitative qui se présente sous la forme de « bonifications pour les petits véhicules électriques à batterie » proposée dans le règlement relatif aux normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, mais demande que cela soit assorti d'exigences strictes en matière de « contenu européen » et de conditionnalités sociales, alors que les décideurs politiques doivent s'assurer que le « seuil de longueur » et le « multiplicateur »<sup>1</sup> ne généreront pas d'effets d'aubaine pour les constructeurs automobiles.

Stimuler la demande de voitures européennes exige un effort concerté sur de nombreux fronts. En soutenant la demande intérieure, en incluant les parcs de véhicules d'entreprise, mais aussi en s'appuyant sur les marchés publics et en étendant le leasing social, l'Europe peut non seulement inverser la baisse des immatriculations de véhicules neufs mais également se positionner parmi les chefs de file de la mobilité durable et innovante. La question du financement est toutefois fondamentale : lever les contraintes budgétaires qui pèsent sur les Etats membres en raison de la gouvernance macro-économique de l'UE est l'un des prérequis essentiels à la mise en œuvre de mesures qui sont à la hauteur des défis à relever<sup>2</sup>.

## 2. Normes d'émission : ajustement de la mise en œuvre et non démantèlement

Le train de mesures sur le secteur automobile offrira une flexibilité supplémentaire aux constructeurs automobiles quant aux objectifs en matière de réduction des émissions. En effet, l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> a été revu à la baisse, passant de 100 % à 90 %. Pour « compenser », ceux-ci devront utiliser des crédits acier vert (7 %) et des crédits carburant (3 %). En outre, les constructeurs automobiles bénéficieront de bonifications (équivalentes à 1,3 véhicule) pour les petits véhicules électriques à batterie (<4,2 m), alors qu'une moyenne des objectifs de réduction des émissions sera calculée sur la période 2030-2032.

Du point de vue d'industriAll Europe, bon nombre de ces propositions vont dans la bonne direction à condition qu'elles ne compromettent pas la stabilité réglementaire et qu'elles soient assorties de conditionnalités pour les constructeurs automobiles et de garanties pour les travailleurs. Alors que l'électrification demeure le principal vecteur de décarbonation du transport routier, l'industrie bénéficie d'une plus grande flexibilité en ce qui concerne les types de motorisations et la voie à suivre pour atteindre les objectifs climatiques.

Ces flexibilités répondent aux demandes de l'industrie mais elles soulèvent des questions fondamentales quant à l'avenir de l'industrie automobile et de sa main-d'œuvre.

- Dans le texte proposé, les flexibilités offertes ne sont assorties d'aucun type de conditionnalités sociales. Les exigences en matière de contenu européen relatives aux petits VEB ne suffisent pas.

---

<sup>1</sup> Dans la proposition de la Commission européenne, les petits véhicules électriques à batterie (longueur inférieure à 4,3 m) doivent être comptabilisés comme 1,3 véhicule.

<sup>2</sup> Voir la prise de position d'industriAll Europe : [Un plan d'investissement européen pour des emplois industriels de qualité](#)

Les constructeurs automobiles doivent s'engager à préserver l'emploi et la capacité industrielle en Europe. Les usines européennes sont utilisées à des niveaux largement inférieurs à leur capacité à cause de la stratégie relative aux équipementiers qui prévoit d'investir dans des pays tiers à bas coûts. Dans la même veine, cette proposition doit renforcer l'engagement pris par les constructeurs automobiles de produire en Europe en faisant appel à des fournisseurs européens. Dernier point, mais non des moindres, le partage des objectifs de réduction d'émissions sous la forme de « pooling »<sup>3</sup> par les entreprises qui ne respectent pas les conventions collectives ou n'ont pas mis en place de dialogue social avec des organisations syndicales libres et démocratiques, ne doit pas être autorisé. Toutes les flexibilités offertes à l'industrie automobile doivent être soumises à des conditions similaires à celles demandées dans le cadre des investissements directs étrangers en vertu de la proposition de règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles (Art. 18 §2, (e)).

- Ces flexibilités brouillent néanmoins l'avenir de l'industrie automobile européenne. Alors que la crise climatique empire chaque jour un peu plus et que la dépendance aux combustibles fossiles importés continue d'exposer l'Europe à l'instabilité géopolitique et à la volatilité des marchés, retarder les réductions des émissions du transport routier n'est pas une décision judicieuse. Les flexibilités proposées doivent protéger la stabilité réglementaire, qui est une condition essentielle pour l'investissement à long terme dans la production automobile et sa chaîne d'approvisionnement mais aussi dans l'infrastructure de recharge et dans la modernisation des réseaux. De plus, l'affaiblissement des règles en cours de route pénalise les entreprises pionnières qui ont massivement investi et constitue une récompense pour les retardataires qui ont continué à parier sur les technologies obsolètes.
- La stabilité réglementaire est également primordiale pour anticiper et gérer le changement d'une manière socialement juste, surtout dans les domaines du renforcement des compétences et des besoins en formation. En outre, afin de garantir une transition industrielle socialement juste, toutes les mesures de flexibilité réglementaire et toutes les incitations publiques en faveur du secteur automobile doivent être assorties d'engagements clairs et vérifiables visant à préserver l'emploi en Europe. Cela signifie que les constructeurs bénéficiant d'aides publiques, d'une flexibilité réglementaire ou d'incitations liées à la transition écologique doivent s'engager à préserver les emplois existants, à éviter les délocalisations et à maintenir les capacités industrielles en Europe. Par ailleurs, la transition vers la mobilité électrique doit être guidée par des plans industriels et sociaux garantissant la continuité de l'emploi, la reconversion des travailleurs et le maintien de conditions de travail décentes dans l'ensemble de la filière automobile.
- Le crédit acier vert est un mécanisme destiné à créer un marché porteur pour l'acier vert européen. IndustriAll Europe est favorable à ce système de crédits à condition que l'acier vert soit fabriqué en Europe. Toutefois, l'octroi de ces crédits doit être rendu possible à partir de 2030, avec une extension progressive jusqu'en 2035 et au-delà, tout en gardant à l'esprit l'écart qui existe entre le niveau actuel de production d'acier vert au sein de l'UE et les volumes qui seraient nécessaires pour compenser l'objectif de 7 % relatif au CO<sub>2</sub>.
- Le règlement doit également prévoir des mécanismes similaires visant à encourager l'utilisation d'aluminium vert et de produits recyclés « Made in Europe » dans l'industrie européenne, de manière à réduire les émissions issues de la fabrication de véhicules tout en développant des chaînes d'approvisionnement industrielles vertes en Europe
- La limitation des « crédits carburant » proposés aux carburants renouvelables respectant des critères de durabilité stricts implique que la capacité de production de l'UE de biocarburants sera limitée par la disponibilité des matières premières issues de la biomasse durable. Les carburants

---

<sup>3</sup> Le pooling est un mécanisme réglementaire permettant aux constructeurs automobiles de former des partenariats afin d'atteindre collectivement les objectifs d'émissions de CO<sub>2</sub> établis par la législation européenne.

de synthèse seront coûteux à produire, puisqu'ils nécessitent des infrastructures et des ingrédients dont le coût est exorbitant. De plus, ces carburants alternatifs d'origine biologique ou synthétique sont jugés nécessaires pour réduire les émissions dans des secteurs difficiles à électrifier, notamment l'aéronautique et le transport maritime. De fait, si les carburants alternatifs ont un rôle à jouer dans la décarbonation du transport routier, ce rôle se limitera à une mobilité de niche et ne doit pas remettre en cause le rôle prépondérant de l'électrification. Les contes de fées n'aideront pas à créer une transition juste pour les travailleurs de l'industrie automobile européenne.

- En raison de ces « crédits carburant », la Commission européenne doit présenter, comme elle s'y est engagée, sa proposition relative à « l'immatriculation après 2035 de véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres » (considérant du règlement (UE) 2023/851). Malgré tout le scepticisme et les controverses concernant la disponibilité et les coûts de carburants alternatifs véritablement durables et neutres sur le plan climatique, cette perspective ne doit pas rester bloquée par la réglementation. Si cette technologie finit par respecter les exigences de l'UE en matière de climat et de durabilité, il reviendra aux entreprises et aux investisseurs d'en évaluer la rentabilité.
- Les données existantes montrent que les émissions des moteurs à combustion interne (MCI) neufs et les nouveaux véhicules hybrides rechargeables (VHR) ne respectent pas les objectifs en matière de réduction des émissions de l'UE<sup>4</sup>. Ces technologies ne devraient pas être considérées, dans leurs conditions actuelles d'utilisation, comme conformes aux objectifs climatiques à long terme de l'UE. Tout bien considéré, les autoriser, en l'état et sans mesures compensatoires, signifierait soit faire assumer la responsabilité de la réduction des émissions à d'autres sources ou d'autres secteurs (par exemple, les industries à forte intensité énergétique, le transport maritime et aérien, la production d'électricité, la construction, l'agriculture et la sylviculture), soit remettre en cause les objectifs de la législation européenne sur le climat qui sont la pierre angulaire de la politique climatique de l'UE adoptée afin de respecter l'Accord de Paris. Si une plus grande flexibilité favorisera l'adoption des véhicules hybrides rechargeables et des véhicules électriques à prolongateur d'autonomie, même au-delà de 2035, des mesures doivent être prises afin d'accroître la part de conduite en mode électrique de ces véhicules et limiter leurs émissions (par exemple en liant les performances des véhicules aux processus de charge, en liant les avantages fiscaux aux habitudes d'utilisation sur la base des données OBFCM, etc.). Sinon, ces technologies seront discréditées et considérées comme du greenwashing de la part de l'industrie automobile.
- Si l'UE envisage un avenir industriel pour les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules électriques à prolongateur d'autonomie au sein d'une Europe neutre sur le plan climatique, cela doit s'accompagner d'un train de mesures cohérent. Une réduction du facteur d'utilisation avant la mise en œuvre de mesures visant une réduction drastique des émissions liées à la manière dont sont utilisées ces technologies pourrait les évincer du marché et entraîner des pertes d'emploi et de savoir-faire. C'est pourquoi industriAll Europe recommande de ne pas réduire le facteur d'utilisation à ce stade.
- IndustriAll Europe soutient l'approche de « banking and borrowing » (mise en réserve et emprunt) proposée par la Commission, qui permet d'évaluer les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves vendues sur plusieurs années, sans autoriser des émissions plus élevées sur l'ensemble de la période.
- IndustriAll Europe préconise une analyse du cycle de vie pour l'ensemble des technologies et souligne la nécessité d'augmenter la part des sources décarbonées dans la production d'électricité

---

<sup>4</sup> D'après l'ICCT (International Council on Clean Transportation), les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules à moteur à combustion interne (ce qui inclut les véhicules hybrides et semi-hybrides) récemment immatriculés sont égales à 131 g/km, alors que les émissions moyennes des véhicules neufs atteignent 120 g/km lorsque les VHR sont inclus.

en Europe, au-delà des 70 % qu'elles représentent déjà aujourd'hui, afin de veiller à ce que l'électrification permette de véritables réductions d'émissions et ne se limite pas à déplacer les émissions des pots d'échappement vers les centrales électriques.

Les flexibilités proposées doivent être des ajustements ciblés du cadre réglementaire et demeurer conformes aux principaux objectifs stratégiques de l'Europe : bâtir la résilience industrielle et atteindre la neutralité climatique tout en instaurant une transition juste pour les travailleurs. Elles ne peuvent pas être un nouveau chèque en blanc donné aux entreprises multinationales. Elles doivent être assorties de conditionnalités strictes en matière d'investissement et d'emploi au bénéfice des travailleurs de l'industrie automobile européenne et de sa chaîne d'approvisionnement.

### 3. Produire en Europe avec des emplois de qualité

La transition de l'Europe vers la mobilité électrique doit être créatrice d'emplois de qualité et non œuvrer à leur destruction. Pour les syndicats, l'objectif consiste à s'assurer que la transformation industrielle renforce la base productive européenne tout en protégeant les droits des travailleurs, les salaires et la sécurité de l'emploi à long terme. Cela signifie ancrer l'intégralité de la chaîne de valeur, des matières premières et des cellules de batteries à l'assemblage final du véhicule en passant par l'électronique de puissance et les logiciels, en Europe, où ils seront soumis à des normes sociales et environnementales élevées. IndustriAll Europe soutient donc l'exigence stricte en matière de contenu européen au sein de l'industrie automobile et de sa chaîne d'approvisionnement, comme proposé dans le paquet automobile et précisé dans le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles<sup>5</sup>. Tous les véhicules achetés avec l'aide directe ou indirecte de fonds publics ou en vertu d'obligations réglementaires doivent posséder un contenu européen d'au moins 70 %. Préserver les emplois signifie également préserver la qualité de l'emploi. La transition du secteur automobile européen doit reposer sur le respect total des droits fondamentaux des travailleurs, des négociations collectives et du dialogue social. Toutes les entreprises actives dans la filière automobile en Europe, notamment les constructeurs, les équipementiers, les réseaux de distribution et les nouvelles entreprises liées aux technologies d'électrification, doivent respecter les conventions collectives en vigueur, les normes européennes du travail et les conditions de travail qui caractérisent le modèle social européen.

Malheureusement, industriAll Europe craint que l'effet des exigences « Made in Europe » ne soit affaibli par des failles réglementaires. A titre d'exemple, lorsque la différence de prix dépasse 25 %, les autorités publiques seront dispensées de l'obligation d'appliquer un critère européen dans leurs procédures de passation de marchés publics. IndustriAll Europe estime que le seuil d'exemption doit être fixé à un écart de prix nettement plus élevé ou supprimé de l'IAA.

Pour industriAll Europe, la portée géographique du « Made in Europe » ne peut pas créer de muraille infranchissable entre l'UE-27 et ses voisins qui fragmenterait et affaiblirait l'Europe encore plus. Les chaînes de valeur industrielles européennes s'étendent au-delà des frontières de l'UE-27 et industriAll Europe a la conviction qu'il est important de maintenir des relations économiques fortes au sein du continent tout entier afin de s'assurer que l'Europe reste un espace de prospérité, de solidarité et de paix partagées. En conséquence, industriAll Europe continue d'encourager à l'inclusion d'une portée géographique équilibrée pour le « Made in Europe », conditionnée au respect de l'acquis communautaire et dans lequel « *outré les pays qui font partie du marché intérieur (Etats membres de l'UE et de l'AELE), les pays candidats devraient être considérés comme faisant partie de la zone « Acheter européen », à condition que des règles strictes empêchent le dumping social et environnemental. De même, les produits conformes aux dispositions des règles d'origine de l'accord commercial transatlantique UE-Royaume-Uni doivent être*

---

<sup>5</sup> Voir prise de position d'industriAll Europe sur le [Made in Europe](#)

*considérés comme européens. Néanmoins, l'élargissement du champ d'application de l'éligibilité au « Acheter européen » doit être accompagné de conditions de réciprocité sociale et environnementale » (voir la [prise de position d'industriAll Europe sur le pacte pour une industrie propre](#)).*

Le « Made in Europe » est bien plus qu'une simple question de géographie. IndustriAll Europe plaide en faveur d'une politique industrielle coordonnée qui allie investissement public, achats stratégiques et règles de commerce équitable afin d'empêcher un nivellement par le bas. Le financement, par l'Europe, des méga-usines, des installations de recyclage et des usines vertes doit être assorti d'engagements contraignants concernant les négociations collectives, les programmes de formation et la qualité des emplois. Parallèlement, des cadres en faveur d'une transition juste forts doivent accompagner les travailleurs affectés par l'abandon des moteurs à combustion interne, y compris grâce à une reconversion garantie, la protection des revenus et une participation des travailleurs dans les décisions de restructuration.

Dans la période tourmentée dans laquelle nous nous trouvons actuellement, le « Made in Europe » est également crucial pour la résilience et la souveraineté. L'Europe ne peut pas dépendre de fournisseurs externes pour des matériaux essentiels à la fabrication de batteries ou des composants avancés sans mettre en péril à la fois les emplois et son autonomie stratégique. IndustriAll Europe plaide donc en faveur d'une chaîne d'approvisionnement européenne des batteries et salue les objectifs fixés par le train de mesures « Battery Booster ». Toutefois, le financement proposé, à savoir 1,8 milliard d'euros, dont 1,5 milliard pour la fabrication de cellules sous la forme de prêts à taux zéro et 300 millions d'euros pour les matières premières critiques, semble loin de ce qui serait nécessaire pour rattraper le retard pris sur les régions du monde qui sont les chefs de file dans le domaine de la fabrication de batteries. De plus, le financement proposé ne constitue ni de nouveaux fonds ni des fonds supplémentaires. Dans la proposition de la Commission, il doit provenir du Fonds pour l'innovation, qui est un outil important pour le financement des projets industriels verts et qui est déjà surutilisé. Le financement des batteries revêt une importance stratégique. Il doit bénéficier d'un financement supplémentaire, stable et adéquat et ne doit pas priver d'autres secteurs d'un financement dont ils auraient besoin pour décarboner. IndustriAll Europe souligne également à quel point il est important d'adopter une approche en matière de chaîne d'approvisionnement des batteries, en commençant par des capacités de raffinage et d'extraction minière européennes durables, en étendant les modèles d'économie circulaire et en s'assurant que les matériaux importés respectent des normes de travail et environnementales strictes tout en faisant la promotion de la résilience et de la sécurité économique.

Le « Made in Europe » ne doit pas être considéré comme un virage vers un protectionnisme et une autosuffisance économique qui ne sont ni possibles ni souhaitables, surtout dans un secteur tributaire des échanges commerciaux comme peut l'être l'industrie automobile. Le « Made in Europe » est plutôt un moyen de mieux défendre les intérêts stratégiques de l'Europe et sa manière de faire des affaires dans une économie qui reste mondialisée malgré des tensions commerciales accrues. Cela signifie que l'Europe doit rester ouverte aux investissements étrangers qui continuent à revêtir une importance vitale pour une économie de marché qui fait partie intégrante de chaînes d'approvisionnement mondiales. Toutefois, l'ouverture ne doit pas impliquer une absence de règles et IndustriAll Europe plaide en faveur d'un ensemble de conditionnalités fixées par la proposition de règlement en matière d'investissements étrangers dans des secteurs stratégiques, tels que l'automobile ou les batteries. Ces investissements sont les bienvenus, mais ils doivent également profiter au tissu industriel européen et contribuer aux efforts déployés par l'Europe pour être plus résiliente. Ils doivent entraîner un véritable transfert de technologies et favoriser la recherche et le développement en Europe, ce qui est une condition essentielle au maintien d'une industrie innovante et résiliente en Europe. Les conditionnalités sociales obligatoires proposées doivent rester la pierre angulaire de l'approche adoptée par l'UE, dans le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles, en matière de gestion des investissements directs étrangers afin de s'assurer

qu'ils contribueront à maintenir des emplois stables et de qualité au sein de l'industrie automobile européenne et de sa chaîne d'approvisionnement. Dans cette perspective, l'exigence selon laquelle au moins 50 % de la main d'œuvre doit être composée de travailleurs de l'UE est trop faible pour garantir de nouveaux emplois aux travailleurs vivant en Europe. De même, l'exigence d'avoir au moins 30 % d'intrants européens dans les produits commercialisés sur le marché de l'UE est insuffisante.

Dans ce contexte, le soutien public destiné au secteur automobile doit être subordonné à des critères sociaux clairs. Les entreprises bénéficiant de fonds publics européens ou nationaux doivent s'engager à préserver les emplois, à investir dans la formation et la reconversion des travailleurs et à respecter pleinement le dialogue social avec les syndicats. L'introduction de conditions sociales liées au financement public contribuera à garantir que la transformation du secteur automobile européen bénéficie à la fois à l'industrie et aux travailleurs.

Pour finir, le « Made in Europe » doit être plus qu'une question de production intérieure, il doit impliquer un développement industriel équitable et vraiment durable, qui offre aux travailleurs les moyens d'agir, renforce les communautés et positionne l'Europe comme un leader mondial dans le domaine de la production socialement durable en matière de mobilité.