

« Made in Europe » : la lente conversion des Vingt-Sept

Virginie Malingre

La préférence européenne provoque encore de vifs débats. En attestent les reports de la présentation du projet de loi sur l'accélération industrielle

BRUXELLES - bureau européen

Moins d'une semaine avant la date prévue du jeudi 26 février, il était encore question de repousser, pour la troisième fois, la présentation par la Commission européenne de son projet de loi sur l'accélération industrielle (IAA, pour Industrial Accelerator Act). Parce qu'il introduit des éléments de préférence européenne, pour protéger l'industrie, ce texte est au cœur d'une bataille, qui se déploie au sein de l'exécutif communautaire, mais aussi entre les Etats membres. Tout cela, sur fond de lobbying intense du monde économique et de certains pays tiers, comme les Etats-Unis, le Japon, le Canada ou le Royaume-Uni, qui cherchent à préserver leurs intérêts.

A l'heure où le décrochage économique de l'Union européenne (UE) par rapport aux Etats-Unis et à la Chine est avéré, « l'accélérateur industriel » doit permettre à l'industrie de remonter à 20 % du produit intérieur brut de l'UE d'ici à 2035 (contre 14 % aujourd'hui) et de renouer ainsi avec ses niveaux du tout début des années 1990.

Dans les secteurs les plus stratégiques (industrie lourde décarbonée, véhicules électriques, technologies propres), « on a regardé, technologie par technologie, composant par composant, ce qu'on pouvait relocaliser en Europe, explique un haut fonctionnaire européen. *Même dans le solaire, où l'Europe a perdu la bataille face à la Chine, on essaie de sauver certains produits comme les onduleurs* ». Le texte prévoit, dans ces secteurs, de conditionner le versement d'argent public (marchés publics, aides d'Etat et autre forme de soutien financier) à la localisation sur le Vieux Continent d'une partie de la production. Il veut aussi encadrer strictement les investissements directs étrangers en Europe, afin qu'ils profitent réellement aux acteurs locaux.

Le concept « *implique un changement important dans la doctrine économique de l'UE* », souligne Stéphane Séjourné, le vice-président exécutif à la prospérité et à la stratégie industrielle de la Commission européenne. Il n'est donc « *pas surprenant qu'il faille du temps et des efforts* » pour convaincre. D'autant que le projet de loi sur l'accélération industrielle pourrait inspirer une réforme plus vaste du cadre réglementaire des marchés publics, prévue à l'été, et servir de modèle à d'autres textes annoncés cette année, qui concerneront les semi-conducteurs, l'intelligence artificielle, le cloud ou encore les biotechs.

Un consensus a émergé

Longtemps, la France a été isolée en Europe, quand elle prêchait pour l'introduction d'une dose de « made in Europe ». Mais, ces dernières années, les crises à répétition – le Covid-19 en 2020, l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022, les hausses de droits de douane américains qui ont accompagné le retour de Donald Trump à la Maison Blanche en 2025, l'offensive commerciale sans précédent de la Chine, l'instrumentalisation des dépendances européennes par Pékin mais aussi Washington – ont changé la donne. Face aux bouleversements des grands équilibres mondiaux, les lignes ont bougé et le simple fait qu'aujourd'hui, le sujet de la préférence européenne soit sur la table des Vingt-Sept est symptomatique du changement de logiciel à l'œuvre au sein de l'UE. Un consensus semble désormais y avoir émergé en faveur de cette préférence, à condition qu'elle soit ciblée sur certains secteurs et justifiée par la concurrence déloyale de la Chine ou d'autres pays.

Certains Etats membres, comme l'Allemagne, redoutent néanmoins les mesures de rétorsion que pourraient prendre la Chine, première concernée par le projet de loi, mais aussi les Etats-Unis, qui craignent que ce texte soit le début d'une longue série. Berlin milite pour une préférence européenne qui profiterait aussi aux partenaires commerciaux avec lesquels l'UE dispose d'un accord commercial. « *C'est le cas du Vietnam, qui est une base de production pour la Chine* », s'insurge un diplomate européen.

Dans ce contexte, la Commission prône un régime de faveur pour les « partenaires de confiance » de l'UE, dès lors qu'ils accordent des avantages réciproques, par exemple en matière d'accès aux marchés publics pour les entreprises européennes. Reste à définir ce qu'est un « partenaire de confiance ». Comment traiter les Etats-Unis

de Trump, qui n'hésitent pas à menacer les Européens de hausses de droits de douane quand ils veulent s'emparer du Groenland ou de contraindre l'Union à revoir sa régulation numérique ? Les débats s'annoncent houleux.

Les Etats baltes ou les Scandinaves s'inquiètent, eux, d'une préférence européenne qui créerait des surcoûts et profiterait d'abord à la France et à l'Allemagne. La Commission leur promet d'achever le marché intérieur. Ces mêmes pays alertent également, avec les Pays-Bas, sur le risque que l'accélérateur industriel ne devienne synonyme de surplus de bureaucratie en fixant des objectifs chiffrés de contenus européens – par exemple 70 % pour l'automobile, à l'exception de la batterie. Bruxelles affirme que tout sera fait pour simplifier le processus.

In fine, ces récalcitrants ne se posent pas en opposition à la préférence européenne. « *Macron a gagné la bataille idéologique* », reconnaît un diplomate européen d'un pays du nord de l'Europe. « *Je pense que la mue conceptuelle s'est faite. (...) Mais, on n'est pas au bon rythme* » ni « *à la bonne échelle* », déclarait le président, au *Monde*, le 10 février, se félicitant des premières avancées du « made in Europe » dans la défense. Les programmes EDIP, pour l'industrie européenne de la défense, comme SAFE, pour l'achat conjoint de matériels militaires, ne peuvent ainsi profiter qu'à des équipements avec un certain contenu local. Quant à l'aide de 90 milliards d'euros que l'Union a décidé d'apporter à l'Ukraine en 2026 et 2027, elle part du principe que Kiev devra, en priorité, se fournir en armes auprès des Européens.

Les négociations sur ces textes ont toutes été difficiles et, à chaque fois, des dérogations sont prévues – par exemple si les Vingt-Sept ne sont pas en mesure de répondre à la demande ukrainienne. Mais le principe de préférence européenne est bel et bien au cœur de ces dispositifs. Il a également fait son entrée dans le secteur automobile, lorsque la Commission a présenté, le 16 décembre 2025, un paquet législatif pour soutenir une industrie en pleine crise. Les aides aux petites voitures électriques et au verdissement des flottes d'entreprise ainsi que la prise en compte de l'acier bas carbone y sont en effet conditionnées au « made in Europe ». L'accélérateur industriel, qui complète ces textes en définissant le contenu européen, n'en allège pas les critères.

Des grands absents

Aujourd'hui, de nombreuses entreprises poussent les Européens à se convertir à la préférence européenne, comme en atteste la tribune publiée, le 1^{er} février, par plusieurs journaux européens et signée par Stéphane Séjourné et plus de 1 140 représentants de l'industrie. « *Chaque fois que l'argent public européen est utilisé, celui-ci doit contribuer à la production et aux emplois européens* », écrivent-ils. De Michelin à Veolia, en passant par Solvay ou Sanofi, les français sont nombreux parmi les signataires. Mais on y trouve aussi des italiens, des allemands, des scandinaves, ou des espagnols ainsi que des fédérations professionnelles. Parmi les grands absents, il y a des groupes, qui produisent peu sur le Vieux Continent et qui ne soutiennent pas le texte, comme BMW, BASF ou Mercedes. Il y a aussi des entreprises, bien implantées aux Etats-Unis ou en Chine, qui ont joué la prudence. Il faut dire que Washington et Pékin ont su leur faire passer des messages.