

Compte rendu du colloque :
« VERS UN « MADE IN EUROPE » SOUVERAIN :
PRODUIRE, INVESTIR
ET PROTÉGER DANS UN CONTEXTE DE GRANDES
TRANSITIONS
POUR LES INDUSTRIES STRATÉGIQUES D'EUROPE »

Le jeudi 25 juin 2026, Michel Derdevet, Président de Confrontations Europe, et François Kalfon, député Groupe S&D réunissaient au Parlement européen à Bruxelles des décideurs politiques, des représentants industriels, des syndicats et des experts. Ce colloque, intitulé « Vers un « Made in Europe » souverain : produire, investir et protéger dans un contexte de grandes transitions pour les industries stratégiques d'Europe », avait pour objectif d'évaluer les leviers, les progrès et les obstacles au développement de l'industrie et de la transition écologique sur le Continent, plus d'un an après la publication du rapport Draghi et face à la surcapacité chinoise croissante dans plusieurs secteurs clés (véhicules électriques, batteries, panneaux solaires, industries lourdes).



La conférence s'inscrit dans le prolongement de l'annonce, le 4 mars 2026, par le vice-président exécutif Stéphane Séjourné, de l'Accélérateur Industriel (Industrial Accelerator Act). Ce nouveau cadre vise à restreindre l'accès aux marchés publics européens et aux régimes d'aides d'État pour soutenir les secteurs industriels critiques touchés par la hausse des prix de l'énergie et des matières premières. Il vise également à créer des marchés pilotes pour les matériaux et produits européens à faible empreinte carbone en stimulant la demande publique pour ces produits.

La première table ronde, modérée par Brieuc Hallouet, responsable du bureau de Bruxelles de Confrontations Europe, intitulée « **La loi sur l'accélérateur industriel : quels sont les enjeux pour renforcer la compétitivité et préserver l'industrie manufacturière stratégique en Europe ?** », a porté sur la compétitivité, la chaîne de valeur, la souveraineté industrielle et les infrastructures. Elle a réuni :

- **Aleksandra Kordecka**, experte au sein du cabinet du vice-président exécutif Stéphane Séjourné, Commission européenne ;
- **Mikael Isaksson**, directeur des affaires européennes, Saab ;
- **Corinna Grajetzky**, directrice des affaires publiques européennes, Engie ;
- **Cristina Romao**, directrice senior pour l'innovation et les affaires publiques, Les Laboratoires Coloplast ;
- **Éléonor Batilliet**, directrice des affaires publiques, Heidelberg Materials.

La seconde discussion, modérée par Michel Derdevet, Président de Confrontations Europe, intitulée « **Le label « Made in Europe » est-il la clé de la compétitivité des industries européennes ? Le secteur automobile, un "cas d'étude"** » et conclue par Michel Derdevet, a abordé la question de la transition sectorielle, de la définition du contenu local, et de l'intégration des pays partenaires. Elle a permis de donner la parole aux intervenants suivants :

- **François Kalfon**, député européen (S&D) et rapporteur TRAN pour les véhicules d'entreprise propres ;
- **Alexis Chalopin**, vice-président chargé des affaires européennes, Groupe Renault;
- **Jean-Baptiste Pernot**, directeur général adjoint, Automotive Cells Company;
- **Judith Kirton-Darling**, secrétaire générale d'IndustriAll.

Sur la base d'échanges approfondis, ce colloque a mis en lumière les principaux défis de la transition industrielle en Europe : ses bases stratégiques, la pression concurrentielle mondiale, les défis d'infrastructures, le rôle des marchés porteurs, l'enjeu d'acceptabilité sociale et la nécessité d'une stabilité réglementaire et financière.

Un signal prix de l'énergie et du carbone encore insuffisant

Le rapport Draghi a agi comme un électrochoc nécessaire, confirmant la pertinence de la trajectoire de décarbonation tout en révélant les failles de la compétitivité européenne, rappelle Corinna Grajetzky (Engie). Un consensus se dégage sur le constat que le NZIA (Net-Zero Industry Act) reste loin d'être pleinement mise en œuvre sur le terrain : seuls quelques États membres ont intégré des critères non financiers, et en particulier de résilience dans leurs premières enchères d'énergies renouvelables, ce qui limite le recul nécessaire pour en évaluer l'efficacité.

Si l'introduction du concept de préférence européenne dans l'accélérateur industriel est saluée par de nombreux acteurs, des incertitudes demeurent sur son articulation avec la NZIA (Net-Zero Industry Act) pour les technologies propres nécessaires à la production d'électricité. Une divergence de degré apparaît entre acteurs : alors qu'un cadre ambitieux est recherché, Corinna Grajetzky met en garde contre des critères du « Made in Europe » trop déconnectés des réalités de la chaîne d'approvisionnement, qui provoqueraient un retour de bâton de l'opinion publique face à la hausse des prix de l'électricité. Elle rappelle ainsi que « l'industrie a besoin d'un cadre d'investissement stable et prévisible, ce qui implique le maintien du modèle actuel du marché de l'électricité et un renforcement du signal de prix du carbone ».

Pour Éléonor Batilliet (Heidelberg Materials), les obstacles sont l'incertitude structurelle en matière d'investissement, liée à un affaiblissement potentiel du signal du prix du carbone issu du système d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE), les coûts énergétiques élevés et volatils, le déploiement insuffisant des infrastructures transfrontalières de transport du CO₂, l'incertitude concernant les instruments de financement et les calendriers, ainsi que la rigidité des règles en matière d'aides d'État. Ces facteurs entravent la réalisation de projets de transformation importants, notamment le portefeuille de projets de capture et de stockage du carbone (CSC) à travers l'Europe continentale.

Au-delà du prix de l'énergie, la Commission européenne, représentée par Aleksandra Kordecka, situe la réduction des coûts énergétiques au rang de priorité, aux côtés de la simplification administrative, jugée nécessaire pour consolider le marché unique sans déréguler. Dans cette perspective, elle estime que « nous sommes à 30 % de la réalisation du rapport Draghi et nous pouvons être à 60 % avec la loi pour une industrie zéro net et l'accélérateur industriel ».

Stimuler la demande pour faire émerger des marchés porteurs

Sans l'émergence de marchés pilotes garantissant une demande en matériaux à faible empreinte carbone, le projet de captage et de stockage du carbone (CSC) est jugé non viable. Pour Heidelberg Materials, les politiques européennes menées jusqu'à présent se sont trop concentrées sur des mesures axées sur l'offre et sur des subventions initiales, telles que le Fonds pour l'innovation.

Ce qui manque aujourd'hui, c'est la stimulation de la demande. Le levier clé identifié est celui des marchés publics, qui représentent directement 30 % de la consommation de ciment et près de la moitié indirectement. L'utilisation exclusive de matériaux à faible empreinte carbone n'a qu'un effet marginal sur la valeur finale d'un bâtiment, soit environ 1 % à 3 % des coûts de construction.

Sur cette base, Éléonor Batilliet estime que le signal envoyé par l'Accélérateur industriel reste trop faible, l'objectif initial n'étant fixé qu'à 5 %. Une définition stricte excluant les produits conventionnels déjà optimisés, associée à des incitations spécifiques en faveur des technologies à quasi-zéro émission de carbone, est présentée comme une condition nécessaire pour que ce quota ait l'impact transformateur escompté sur le secteur.

Made in Europe : un équilibre disputé entre protection et compétitivité

La définition des critères de contenu local cristallise les divergences entre secteurs. Cristina Romao (Laboratoires Coloplast) appelle à élargir l'accélérateur industriel à d'autres secteurs stratégiques comme la santé, sur la base de critères objectifs d'autonomie stratégique et de sécurité d'approvisionnement, tout en rappelant que la première étape de la souveraineté industrielle consiste à protéger les sites de production déjà implantés sur le territoire – Laboratoires Coloplast exploitant cinq de ses neuf usines mondiales en Europe – plutôt que de concentrer le financement public sur les seuls projets nouveaux.

La filière défense, représentée par Mikael Isaksson, SAAB offre un précédent jugé transposable : deux critères y ont fait leurs preuves, une exigence de contenu en valeur européenne minimale de 65% et le principe de l'autorité de conception, garantissant que la propriété intellectuelle et l'ingénierie restent européennes, évitant le phénomène des « usines tournevis » assemblant sous licence des technologies tierces. Ces critères ne doivent toutefois pas devenir si rigides qu'ils nuisent à la performance des produits ou ralentissent l'approvisionnement des forces armées.

Dans le secteur automobile, ce débat prend une acuité particulière. Alexis Chalopin (Renault) qualifie la politique actuelle du « Made in Europe » de réponse partielle, car elle ne cible que les véhicules électriques et hybrides rechargeables, 22% à 23% des ventes actuelles, en délaissant la transition des motorisations thermiques qui font encore vivre l'essentiel du tissu de sous-traitance. Le risque pointé est celui d'un paramétrage inatteignable : des règles trop rigides priveraient les constructeurs européens d'incitations publiques, renchériraient leurs véhicules et accéléreraient la baisse des volumes, sans contrainte équivalente pour des concurrents asiatiques aux coûts de production plus bas.

Une position commune à Renault, Volkswagen et Stellantis propose ainsi un système de moyenne pondérée fixé à 70% pour la valeur locale, intégrant les flux de composants provenant de pays de l'environnement proche (Royaume-Uni, Turquie, Maroc), la valeur de transformation des matériaux et l'effort de R&D réalisé sur le continent, sous peine, sinon, de voir les constructeurs réduire leurs investissements d'ingénierie pour préserver l'achat de composants.

Automobile : une urgence sociale qui fragilise l'adhésion à la transition

Pour Judith Kirton-Darling (IndustriAll), la situation sociale de la filière est dramatique : 100 000 emplois industriels directs ont été perdus en Europe sur la seule année 2024, et la Commission estime que 600 000 emplois supplémentaires sont menacés d'ici 2030 sous l'effet conjugué de l'électrification et de la digitalisation. Cette fragilité, illustrée en Italie où la moitié des effectifs du principal constructeur national se trouve au chômage partiel ou sous contrat de solidarité, nourrit une angoisse qui pousse les salariés à remettre en question la légitimité même de la trajectoire de transition.

IndustriAll en tire une revendication centrale : lier impérativement le soutien économique de l'accélérateur industriel à une conditionnalité sociale contraignante dans les textes législatifs, sur le modèle de l'administration Biden aux États-Unis, qui conditionne l'aide publique à la qualité des emplois et au dialogue social. Renault, de son côté, situe le problème en amont, du côté de la demande : le marché européen affiche une baisse structurelle de 3 millions de véhicules vendus par an par rapport à 2019, l'Europe restant le seul continent à ne pas avoir retrouvé ses volumes d'avant la crise sanitaire. Le pari de Renault consiste à reconquérir ces volumes par la compétitivité-prix, avec des modèles comme la R5 à moins de 25 000 euros ou la future Twingo à moins de 20 000 euros.

François Kalfon recentre le débat sur l'irréversibilité de la transition : les tentatives de rouvrir les débats pour sauver le moteur thermique ou prolonger l'hybride sont écartées comme des combats d'arrière-garde, l'automobile demeurant le premier secteur européen en matière de dépôt de brevets. Les batailles de souveraineté à venir, selon lui, dépassent le mode de propulsion : maîtrise des logiciels, dépendance aux puces électroniques, dont la pénurie post-COVID a déjà paralysé des lignes de production, et véhicule autonome, justifiant un appel à des barrières douanières ciblées pour compenser un différentiel de compétitivité estimé à 30% avec les pays tiers.

Batteries : un rattrapage technologique évalué à dix-quinze ans

Jean-Baptiste Pernot (ACC) situe la filière batteries au croisement de la compétitivité, de la géopolitique et des compétences. La Chine y dispose de quinze années d'avance, construites par une stratégie d'État continue combinant financements massifs et fermeture du marché intérieur jusqu'au début des années 2020, qui a fait émerger des champions mondiaux ultra-compétitifs, dotés d'usines automatisées et de centres de formation dédiés. Cette avance se prolonge désormais sur les technologies d'avenir, comme le véhicule autonome testé à grande échelle à Wuhan.

Pour ACC, le rattrapage européen part presque de zéro, et se heurte à un désavantage énergétique structurel face aux usines chinoises de l'Ouest alimentées en hydroélectricité bon marché. La voie identifiée pour compenser cet écart, tout en préservant le modèle social européen, passe par un investissement massif dans la digitalisation, l'intelligence artificielle et l'automatisation de l'outil de production.

Conclusion : de la cohérence des discours à l'accélération du calendrier

La synthèse proposée par Michel Derdevet, Président de Confrontations Europe, relie ces différents axes autour d'une même exigence : éviter tout décalage entre les discours politiques de projection et la réalité de l'appareil productif.

Sur le plan méthodologique, il invite la Commission européenne à organiser des tables rondes sectorielles régulières avec les industriels, plutôt que de s'en tenir à une approche purement réglementaire, afin de traiter concrètement les difficultés d'application déjà identifiées, sur le SEQE, les critères de contenu local ou la conditionnalité sociale.

La synthèse proposée par Michel Derdevet, Président de Confrontations Europe, relie ces différents axes autour d'une même exigence : éviter tout décalage entre les discours politiques de projection et la réalité de l'appareil productif. Sur le plan méthodologique, il invite la Commission européenne à organiser des tables rondes sectorielles régulières avec les industriels, plutôt que de s'en tenir à une approche purement réglementaire, afin de traiter concrètement les difficultés d'application déjà identifiées, sur le SEQE, les critères de contenu local ou la conditionnalité sociale.

Le Green Deal est réaffirmé comme le cap indispensable du continent, alors que la facture de 750 milliards d'euros d'achats d'énergies fossiles enregistrée en juillet dernier rappelle l'urgence d'une dépendance structurelle à corriger. La présidence irlandaise du Conseil de l'UE et le Parlement européen sont appelés à inscrire la politique industrielle et le défi climatique au cœur de l'agenda, à l'heure où des tentatives de recul sur l'échéance 2035 pour les véhicules thermiques se font jour.

Reste, enfin, la question du calendrier de financement : les investissements publics, évalués à 3% dans le rapport Draghi, sont jugés devoir être déployés sans délai, en orientant pleinement les revenus du SEQE et du Fonds pour l'innovation vers des outils agiles, boosters d'investissement, contrats de carbone pour différence, seuls de nature à offrir aux entreprises la prévisibilité indispensable à leurs projets de transformation.