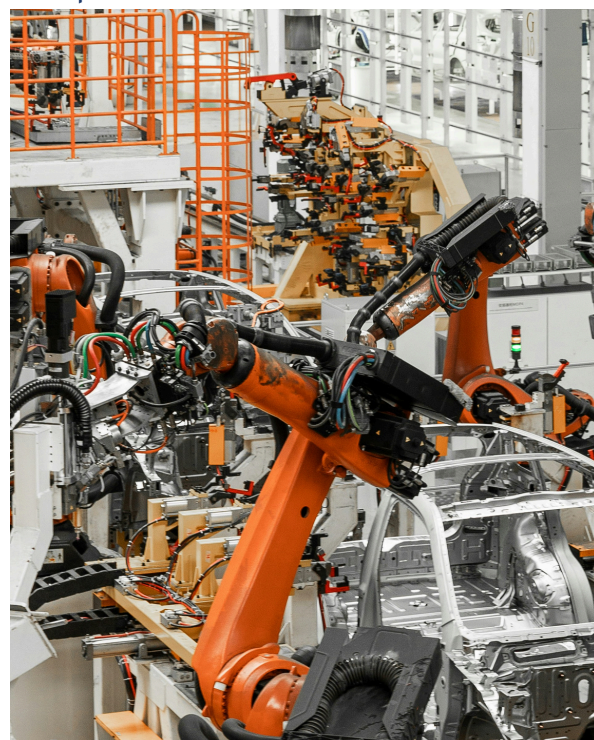


BLOG — POST

Made in Europe : encore une occasion manquée vis-à-vis de la Méditerranée



En refusant d'associer le Maroc et la Turquie au Made in Europe promu par l'Industrial Accelerator Act, les Européens prennent le risque d'approfondir encore le fossé qui sépare de plus en plus les deux rives de la Méditerranée.

Les institutions européennes, le Conseil et le Parlement, sont en train d'établir leurs positions au sujet de l'Industrial Accelerator Act, un texte mis sur la table par la Commission Européenne en mars dernier. Il s'agit de doper la production industrielle européenne, particulièrement dans les secteurs liés à la transition énergétique et à la sortie des énergies fossiles avec l'objectif de faire remonter la part de l'industrie dans le PIB européen de 14 % en 2024 à 20 % en 2035.

Ce texte prévoit d'accélérer les procédures d'agrément des projets industriels bas carbone, d'imposer des règles en matière de contenu et de main d'œuvre européennes aux investissements étrangers supérieurs à 100 millions d'euros et enfin d'imposer des critères de Made in Europe et de production bas carbone dans les achats et les programmes de subventions publics des Etats européens.

I • Qui inclure dans le Made in Europe ?

C'est ce dernier point, la définition des contraintes en matière de Made in Europe, qui suscite le plus de débats. Et en particulier en ce qui concerne les automobiles électriques, enjeu décisif pour l'avenir d'un secteur automobile européen très menacé aujourd'hui par l'essor spectaculaire de l'industrie automobile chinoise qui a pris beaucoup d'avance dans ce domaine.

Jusqu'ici, les approches de la France et de l'Allemagne, deux des principaux pays producteurs automobiles en Europe différaient sensiblement sur ce sujet. Notamment parce que l'industrie allemande a beaucoup plus investi en Chine que l'industrie française. En conséquence le gouvernement allemand redoutait des représailles dommageables aux intérêts allemands en Chine si l'Europe adoptait des règles trop strictes dans ce domaine. Les constructeurs allemands, moins bien placés que leurs homologues français sur le terrain des véhicules électriques souhaitaient également qu'on donne un délai de grâce supplémentaire à la fabrication de véhicules à moteurs thermiques par rapport au couperet de 2035 prévu jusqu'ici dans le Green Deal.

Le 15 octobre dernier, les gouvernements français et allemands se sont entendus sur ce dossier central. La France a accepté la demande allemande d'assouplir les règles concernant les véhicules à l'échéance 2035 : au lieu des 100 % prévus actuellement dans le Green Deal pour la diminution des émissions de CO2 des véhicules neufs, cette baisse pourra n'être que de 90 % sans que les industriels aient besoin de compenser les 10 % manquant contrairement à ce que proposait initialement la Commission Européenne. En échange l'Allemagne a accepté une conception plus restreinte du Made in Europe, n'associant que la production au Royaume-Uni et en Norvège pour permettre de bénéficier de ce label.

II • La question du Maroc et de la Turquie

Un des points d'achoppement dans la négociation franco-allemande concernait l'inclusion du Maroc et de la Turquie, deux pays qui accueillent trois des principales usines des groupes Renault et Stellantis, aux côtés de la Norvège et du Royaume Uni dans la liste des pays permettant de bénéficier du label Made in Europe. Finalement le gouvernement français a cédé sur ce point et accepté que la production dans ces deux Etats ne puisse pas bénéficier de subventions ou d'un accès privilégié aux marchés publics associés au Made in Europe.

On peut se demander cependant s'il ne s'agit pas là, d'une erreur stratégique potentiellement majeure, non seulement pour la France mais aussi pour l'Europe toute entière. Et cela non seulement sur le plan économique mais aussi plus largement sur un plan géopolitique.

L'Europe doit bien entendu protéger davantage son marché contre le rouleau compresseur des surcapacités chinoises massivement subventionnées par l'Etat-Parti. Il nous faut agir pour conserver des constructeurs automobiles européens compétitifs par rapport aux constructeurs chinois, et cela pas seulement sur le marché intérieur des 27 mais aussi sur les marchés tiers, et notamment sur ceux des pays du Sud Global en forte croissance. Cela implique cependant que ces constructeurs intègrent à leurs chaînes de valeur et celles de leurs sous-traitants des pays dont les coûts sont inférieurs aux nôtres à des échelles significatives.

Il faut donc favoriser non seulement bien sûr la production en Europe elle-même mais aussi ce qu'on appelle le friendshoring, la localisation de production dans des pays amis et voisins, par opposition à l'offshoring, la délocalisation lointaine, et fréquemment asiatique qui a été pratiquée à grande échelle au cours des dernières décennies et a abouti à une perte de maîtrise industrielle de l'Europe. Et sur ce plan le Maroc et la Turquie sont évidemment des partenaires potentiels qui mériteraient d'être privilégiés par l'Europe et ses constructeurs automobiles.

III • Un sujet géopolitique et pas seulement économique

Au-delà de l'aspect strictement économique, l'Union Européenne se targue depuis 1995 et la déclaration de Barcelone de vouloir faire de la Méditerranée « un espace commun de paix, de stabilité et de prospérité, grâce au renforcement du dialogue politique et de sécurité, de la coopération économique, financière, sociale et culturelle ». Une volonté répétée de façon rituelle chaque année depuis à l'occasion des rencontres de l'Union pour la Méditerranée et qui vient encore d'être réitérée solennellement à l'occasion de la présentation en octobre 2025 d'un nouveau grand « Pacte pour la Méditerranée » par la Commission Européenne. Par ailleurs dans le cadre de sa politique migratoire (ou plus exactement antimigratoire), l'Union n'arrête pas également de répéter qu'un des moyens les plus efficaces pour limiter les arrivées de migrants illégaux sur son territoire consiste pour elle à aider davantage au développement économique de ses partenaires afin d'y créer davantage d'emplois.

Simplement quand l'occasion se présente de joindre le geste à la parole, comme avec ce sujet des pays extérieurs aux 27 qu'on pourrait associer au Made in Europe, il n'y a plus personne. Même vis-à-vis de partenaires aussi solides et proches de l'Union que le sont depuis des décennies le Maroc et la Turquie. Tandis que parallèlement la principale victime des marchandages en cours autour du Cadre Financier Pluriannuel de l'UE pour 2028-2035 devrait être, comme d'habitude, l'enveloppe Global Europe, le budget consacré à l'aide au développement chez nos partenaires du Sud.

Comment s'étonner dans ces conditions que ces partenaires du Sud de la Méditerranée nous tournent de plus en plus le dos pour se rapprocher davantage, économiquement mais aussi géopolitiquement, de nos adversaires et concurrents chinois ou russes ?