



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Paris, le

08 DEC. 2025

Messieurs les Commissaires,

L'industrie automobile européenne vit un tournant décisif. Les progrès technologiques confirment que le véhicule électrique est l'horizon de la mobilité. Mais, face à une concurrence internationale souvent déloyale et soutenue par des politiques industrielles massives, l'Europe a pris du retard. Ce retard n'est pas irréversible, à condition d'envoyer des signaux clairs et d'aligner des instruments industriels ambitieux, cohérents et ciblés.

Depuis la crise du Covid, les volumes européens se sont contractés. Les États-Unis ont protégé leur marché. Et la concurrence déloyale, appuyée par des soutiens publics d'une ampleur inédite créant des surcapacités mondiales, entraîne des délocalisations dans quasiment tous les secteurs industriels européens.

Votre Commission a engagé des premières réponses. Elle a fixé un cap avec l'électrification à l'horizon 2035, instauré en juillet 2024 des droits de douane antisubventions sur les véhicules électriques, et lancé en janvier 2025 un dialogue stratégique automobile. Ces décisions ont permis d'orienter l'offre vers l'électrique, de limiter une vague d'importations déloyales et d'ouvrir un cadre d'action avec les industriels. Elles sont importantes, mais elles ne suffisent pas.

En pratique, la protection offerte par les instruments de défense commerciale existants demeure imparfaite et temporaire. Les équipementiers, qui portent une très grande part des coûts de transformation vers l'électrique, et ne sont pas protégés, subissent de plein fouet la concurrence déloyale, la pression des importations à bas coût, des délocalisations de commandes et de la baisse des prix. Ces chocs multiples rendent plus difficile la transformation de l'appareil productif européen, et aggravent notre retard.

Monsieur Stéphane Séjourné  
Monsieur Maroš Šefčovič  
Monsieur Wopke Hoekstra  
Monsieur Apostolos Tzitzikostas

Pour la première fois, la balance commerciale de l'Union européenne avec la Chine est négative sur les véhicules et sur les composants, quand elle reste stable avec le reste du monde. Or ces entreprises, notamment les équipementiers, concentrent l'essentiel du savoir-faire, des emplois et de la valeur ajoutée dans nos territoires.

Nous avons besoin d'une Europe qui accompagne cette transition industrielle d'une ampleur sans précédent et protège ses citoyens et ses industriels. Notre responsabilité est double : réussir la transition climatique et garantir la souveraineté industrielle européenne. Alors que nous avons collectivement choisi une trajectoire exigeante vers l'électrique, nos concitoyens veulent la garantie que la transition vers cette technologie ne détruira pas massivement les emplois industriels dans le secteur automobile en Europe. Et l'ambition industrielle européenne, la valeur industrielle réalisée en Europe dans les véhicules électriques ne peut être inférieure à l'empreinte industrielle existante sur le véhicule thermique. Nous devons restaurer la confiance en montrant que la transition se fera avec toute la base industrielle européenne : nos usines, nos fournisseurs, nos compétences et nos innovations en Europe, pour des véhicules compétitifs, sûrs, durables et accessibles.

Pour permettre à nos constructeurs et nos équipementiers d'investir dans leur transformation, nous devons leur donner des perspectives de long terme sur le niveau de demande pour des véhicules et composants électriques produits en Europe. Pour ce faire, dans un contexte fortement concurrentiel, il est nécessaire que la réglementation prenne en compte les surcoûts liés à la conversion du tissu industriel européen existant et récompense les acteurs qui font le choix d'investir dans l'électrification de leur base industrielle européenne.

Nous avons réuni l'ensemble de la filière automobile française le 2 décembre 2025 qui partage un constat unanime : la neutralité technologique et la préférence européenne sont toutes deux nécessaires pour construire une filière automobile européenne résiliente et prospère. La France réaffirme donc son attachement aux objectifs climatiques et appelle à les articuler avec un avantage pour le contenu européen pleinement assumé. Le règlement sur les émissions de CO2 est une réglementation climatique majeure et doit également devenir une véritable réglementation industrielle au service de la conversion du tissu industriel européen et du maintien de l'emploi. Le Conseil européen a reconnu cet enjeu dans ses conclusions du 23 octobre dernier en appelant à la mise en place d'incitations au contenu local dans ce règlement.

Concrètement, nous soutenons l'introduction de flexibilités ciblées, notamment en matière de neutralité technologique, dès lors qu'elles s'accompagnent et sont conditionnés à des mécanismes clairs d'incitations réglementaires à la production en Europe favorable aux emplois industriels. En particulier, les véhicules électriques répondant aux critères d'une production européenne précis doivent bénéficier d'une modalité de prise en compte préférentielle dans l'atteinte des objectifs réglementaires permettant d'apporter des souplesses aux constructeurs qui jouent le jeu de la production locale.

Cette préférence doit reposer sur des critères d'origine industrielle simples, progressifs et pragmatiques. Elle doit valoriser une part substantielle de la valeur réalisée exclusivement dans l'Union européenne et l'ancrage en Europe de composants stratégiques — batteries, moteurs électriques, électronique — afin de protéger, développer et pérenniser ces filières. L'ambition industrielle européenne sur le véhicule électrique ne peut être inférieure à la situation actuelle sur le véhicule thermique, aujourd'hui estimée à plus de 75% du savoir-faire, des pièces et des composants des véhicules, sans risquer de réduire significativement les emplois industriels en Europe. Le choc concurrentiel imposé aux équipementiers nous oblige à aller au-delà des seules

règles d'assemblage final : c'est la condition pour préserver près des trois quarts des emplois industriels de la filière qu'ils représentent.

Dans ce contexte, nous demandons à la Commission européenne de faire du règlement sur les émissions de CO2 un outil de souveraineté industrielle autant qu'un standard environnemental. C'est à cette condition que la France pourra accepter la mise en place de flexibilités climatiques dans cette réglementation. Notre objectif commun devrait être une réglementation favorable à la production européenne qui concilie protection de l'environnement et de notre souveraineté industrielle.

Nous vous prions de croire, Messieurs les Commissaires, à l'expression de notre considération distinguée.

**Roland LESCURE**

Ministre de l'Économie, des Finances et  
de la Souveraineté industrielle,  
énergétique et numérique

**Monique BARBUT**

Ministre de la Transition écologique,  
de la Biodiversité et des Négociations  
internationales sur le climat et la nature

**Philippe TABAROT**

Ministre des Transports

**Sébastien MARTIN**

Ministre délégué chargé de l'Industrie

**Benjamin HADDAD**

Ministre délégué chargé de l'Europe

Copie : Monsieur Björn Seibert, Chef de cabinet de Madame Ursula Von Der Leyen, Présidente de la Commission européenne