

Une initiative industrielle européenne prometteuse, mais encore loin d'être aboutie.

LE PROJET D'INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT (IAA) MARQUE UNE ÉTAPE SIGNIFICATIVE VERS L'AFFIRMATION D'UNE VÉRITABLE POLITIQUE INDUSTRIELLE EUROPÉENNE. DANS UN CONTEXTE DE CONCURRENCE MONDIALE PARTICULIÈREMENT INTENSE, NOTAMMENT FACE AUX STRATÉGIES INDUSTRIELLES OFFENSIVES MISES EN ŒUVRE PAR LES ÉTATS-UNIS ET LA CHINE, L'AMBITION DE L'IAA DE RENFORCER LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE DE L'EUROPE CONSTITUE UNE ORIENTATION QUE NOUS NE POUVONS QUE SALUER.

Pour la CFE-CGC Métallurgie, l'introduction de mécanismes de préférence industrielle et d'exigences de contenu local dans la filière automobile, ainsi que la reconnaissance de la sidérurgie comme secteur stratégique et écono-intensif prioritaire aux côtés de l'aluminium, du ciment et de la chimie dans les politiques «Made in Europe» et «bas carbone», représentent des avancées majeures. **C'est la reconnaissance, enfin, que la transition écologique et technologique de notre industrie ne peut se faire au détriment de l'appareil productif européen ni des millions de salariés qui contribuent chaque jour à sa performance et à sa compétitivité.**

Cependant, pour notre organisation, ce texte devra être renforcé et complété pour être réellement efficace. En l'état, il ne semble pas suffisant pour garantir que la transition vers la décarbonation de l'industrie ne se traduise pas, une fois encore, par des phénomènes de désindustrialisation et une fragilisation sociale du secteur.

Pour la filière sidérurgique, l'introduction d'un critère d'intensité carbone dans les achats publics constitue une évolution positive. Néanmoins, **l'absence d'une véritable préférence européenne pour l'ensemble des aciers**, en particulier pour les produits qui ne sont pas encore décarbonés et **qui représentent aujourd'hui la grande majorité de la production, limite fortement la portée industrielle de cette mesure** et interroge, de fait, l'ambition affichée de réindustrialisation.

Par ailleurs, **la question du coût et de l'accès à l'énergie**, pourtant déterminante pour la décarbonation de la filière sidérurgique, **demeure largement absente du dispositif.** La réforme du marché européen de l'électricité constitue pourtant un levier essentiel pour garantir à l'industrie un accès à une énergie à la fois compétitive et bas carbone, d'autant plus dans un contexte géopolitique qui met en évidence la forte dépendance de l'Europe aux combustibles fossiles.

La filière automobile constitue l'une des principales chaînes de valeur industrielles européennes. Elle repose sur un écosystème particulièrement dense, réunissant ainsi les constructeurs, équipementiers, fournisseurs, centres de recherche et compétences d'ingénierie. À ce titre, sa transformation ne relève pas seulement d'un enjeu technologique ou industriel : elle constitue également une mutation sociale majeure. La transition vers l'électrique et le numérique entraîne en effet une recomposition profonde des métiers et des compétences. **Sans politiques d'anticipation et d'accompagnement adaptées, cette évolution pourrait se traduire par des suppressions d'emplois.**

Dans ce contexte, pour la CFE-CGC Métallurgie, l'Industrial Accelerator Act doit impérativement intégrer un pilier social structuré. Celui-ci devrait reposer sur des soutiens publics assortis de conditionnalités claires, visant notamment à anticiper les transformations de l'emploi dans les territoires les plus exposés, à soutenir des investissements massifs dans les compétences, tant dans la formation initiale que dans la formation continue et les dispositifs de reconversion professionnelle, et à renforcer un dialogue social structuré à tous les niveaux : européen, sectoriel, territorial et au sein des entreprises.

Une initiative industrielle européenne prometteuse, mais encore loin d'être aboutie.

L'Industrial Accelerator Act marque une prise de conscience salubre dans les intentions mais pour être pleinement efficace, ce texte doit cependant aller plus loin dans les faits.

Dans ce contexte, la CFE-CGC Métallurgie porte plusieurs revendications structurantes :

- Renforcer la préférence européenne en imposant des exigences de contenu local pour l'ensemble des véhicules équipés d'une batterie de traction (BEV, PHEV, PCEV, HEV), avec un seuil porté à 75 % de contenu local pour les voitures.
- Renforcer la préférence européenne en l'étendant aux pièces et accessoires.
- Pour être cohérente avec l'objectif de souveraineté industrielle, la préférence européenne doit considérer qu'un produit « Fabriqué en Europe » intègre également la R&D, la conception et l'ingénierie réalisées en Europe.
- Définir de manière plus stricte la notion de « Fabriqué en Europe », en la limitant clairement au périmètre de l'Union européenne (UE 27).
- Clarifier la notion de « Fabriqué en Europe » pour l'acier en intégrant le critère du métal « fondu et coulé », afin de garantir que les étapes industrielles essentielles soient réalisées en Europe.
- Mobiliser le dispositif de contrôle des investissements directs étrangers afin de soutenir la reconstruction d'une base industrielle européenne solide, plutôt que de limiter cet outil à la seule gestion des dépendances dans certains secteurs stratégiques des technologies vertes.
- Conditionner les aides publiques à des critères sociaux exigeants, portant notamment sur l'emploi, la formation, le dialogue social et la qualité du travail.
- Garantir à l'industrie européenne un accès à une énergie à la fois compétitive et décarbonée, condition indispensable à sa transformation et à sa pérennité.

Pour la CFE-CGC, le sujet doit être abordé en toute transparence. Dans le contexte actuel, il est nécessaire que dans certains secteurs stratégiques, des mesures de protection ciblées soient mises en place afin d'encadrer l'accès au marché européen. L'objectif est de préserver des capacités industrielles clés et de permettre aux entreprises européennes de rattraper leur retard en s'appuyant sur un marché intérieur temporairement protégé.

Procédure législative européenne

La Commission européenne vient donc de proposer un texte législatif (l'IAA), le processus devrait donc suivre la procédure législative ordinaire de l'UE :

- Examen au Parlement européen
- Examen au Conseil de l'UE
- Négociations interinstitutionnelles : « les trilogues »
- Adoption finale (si accord)
- Publication et entrée en vigueur en droit européen : pas de transposition en droit français si règlement (directement applicable), nécessité de transposition si Directive.

Dans les faits : après la proposition du texte par la Commission européenne, la procédure législative se poursuit entre le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne. Le Parlement examine la proposition en commission, désigne un rapporteur et adopte une position en plénière après dépôt et vote d'amendements. En parallèle, les États membres négocient au sein du Conseil pour définir leur propre position.

Lorsque les deux institutions divergent, des négociations informelles appelées « trilogues » réunissent Parlement, Conseil et Commission afin d'élaborer un compromis. Ces discussions sont souvent le moment décisif où se construit le texte final. Une fois l'accord trouvé, il est formellement adopté par le Parlement et le Conseil puis publié au Journal officiel de l'Union européenne.

L'influence sur le contenu du texte est généralement maximale avant la proposition de la Commission et pendant les négociations parlementaires et interinstitutionnelles, alors que le vote final constitue le plus souvent une validation du compromis déjà négocié.