



# Contenu Local Européen : Diagnostic et priorités stratégiques

Rapport final

Septembre 2025

**PFA**

FILIÈRE  
AUTOMOBILE  
& MOBILITÉS

Roland  
Berger

## Notice d'interprétation de l'étude Roland Berger sur le Contenu Local Européen

- **L'étude menée par Roland Berger a pour objectif d'informer la PFA et ses membres** sur l'état de l'industrie automobile, et plus particulièrement sur les activités de production et d'assemblage de composants et d'analyser les possibles mécanismes de contenu local, dans un contexte de forte évolution de la concurrence.
- **Les différents scénarios de Contenu Local Européen présentés reposent sur la compréhension de Roland Berger** des mécanismes existants à l'international, ou de ceux susceptibles d'être mis en œuvre en Europe.
- **Cette étude ne vise pas à recommander un ou plusieurs mécanismes**, mais à évaluer les impacts potentiels de chacun sur les activités industrielles en France.
- En tant que cabinet de conseil en stratégie, **Roland Berger réalise des analyses pour ses clients, mais n'a pas vocation à exprimer de position politique ni à formuler de recommandations sur des dispositions réglementaires.**

Protection class:  
PUBLIC

## Contenu

Ce document sera traité de manière confidentielle. Il a été compilé pour l'usage interne exclusif de notre client et n'est pas complet sans les analyses détaillées sous-jacentes et la présentation orale. Elles ne doivent pas être transmises et/ou mises à la disposition de tiers sans l'accord écrit préalable de Roland Berger.

© Roland Berger

A. Contexte et approche	4
B. Synthèse des conclusions	7
C. Principaux risques et mécanismes de protection	11



## A. Contexte et approche

# La PFA souhaite caractériser la compétitivité de l'industrie auto. française et identifier les options pour protéger les activités en France

## Contexte et objectifs

### Contexte

- Le **secteur automobile français et européen** est confronté à une **pression croissante de délocalisation** en raison de l'intensification de la concurrence étrangère et une forte dégradation de sa compétitivité
- Bien que des mesures soient en place pour rétablir la concurrence loyale sur les véhicules (droits compensatoires antisubventions de 8 à 35%, en sus des 10% de droits NPF), la **protection des pièces en amont reste fragmentée**, alors qu'elle représente 75 à 80 % de la valeur des véhicules
- Les autres grandes économies, comme les États-Unis, l'Inde, le Brésil et la Chine ont adopté des **politiques de contenu local**. Dans ce contexte, l'UE a entamé un **dialogue stratégique** pour évaluer les besoins de protection dans un contexte de transition vers la mobilité électrique
- **La main-d'œuvre automobile française devrait perdre 75 000 emplois d'ici 2035** selon l'étude PFA/Xerfi (soit une perte nette de 56 000 emplois après prise en compte de la croissance de nouveaux segments)
- Dans ce contexte, la PFA cherche à **évaluer les principaux risques** pour les industriels français et à **définir une position au niveau français sur les options de politiques à mettre en oeuvre**



### Objectifs

- 1 Identifier les **risques de compétitivité pour les segments à forte présence française** (pour les industriels français ou les filiales françaises d'industriels internationaux)
- 2 **Évaluer la criticité de la localisation des segments en France** (ex : prévenir la dépendance, assurer la souveraineté des données, maximiser la création de valeur, protéger l'empreinte emploi, accélérer la transition vers le net zéro)
- 3 **Évaluer la pertinence des politiques de contenu local** et identifier d'autres initiatives potentielles pour protéger les segments à risque

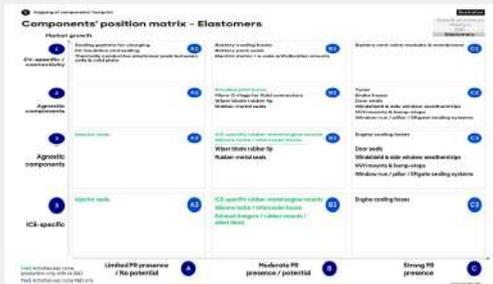
# Une approche en trois étapes pour qualifier les risques pour la production française, et élaborer des recommandations sur les dispositifs à mettre en place

## Approche

### Cadrage de l’empreinte de production en France



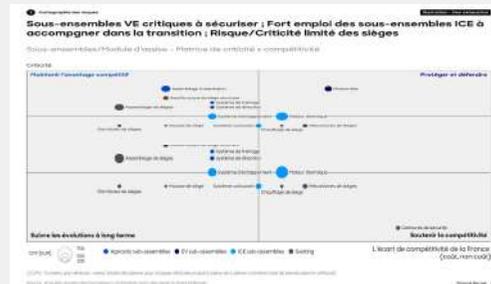
- Cartographier les composants en fonction de l’**empreinte de production en France**
- Identifier les **éléments à défendre** et les **éléments à incuber** en France



### Caractérisation des risques



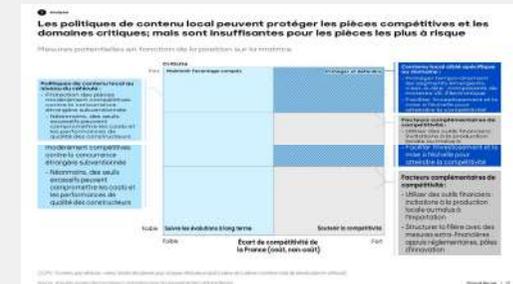
- Tirer parti des **questionnaires** et de la **base de données Roland Berger** et des entretiens externes pour détailler les risques et les opportunités sur les composants
  - Compétitivité coût
  - Compétitivité hors-coût
  - Évaluation de la criticité



### Identification des mécanismes de protection



- Mettre en évidence les **risques et opportunités** pour les activités en France
- Identifier les **mécanismes de protection** et évaluer leur impact





## **B. Synthèse des conclusions**

# Une menace polymorphe de délocalisation accentuée par un contexte global défavorable à la production européenne...

## Synthèse des conclusions (1/3)

### Une activité encore importante en France

- **L'industrie des composants représente 75 à 80% de la valeur d'un véhicule** contre 20 à 25% pour l'assemblage final
- Au total, **les composants analysés dans cette étude peuvent constituer jusqu' à c.70% de la valeur des composants d'un véhicule thermique et c.50% des composants d'un véhicule électrique**
- **En France, les activités des équipementiers et fournisseurs amont représentent encore environ 200 k emplois**

### Un contexte européen complexe

- Dans un contexte de croissance des tensions commerciales (Etats-Unis, Chine), ces activités, contrairement véhicules complets, ne bénéficient à ce jour que de très **peu de mécanismes de protection**
- **Les tendances structurelles du marché** (forte dégradation de la compétitivité européenne, concurrence accrue des acteurs chinois, retard technologique sur la chaîne de valeur du véhicule électrique) **font peser des risques majeurs sur ces activités en Europe** et en particulier en France

### Une menace de délocalisation polymorphe

- **La menace de délocalisation prend plusieurs formes :**
  - **Les pièces transportables et souffrant d'un fort déficit de compétitivité risquent d'être transférées complètement** en Chine ou dans des pays Nearshore
  - Pour les autres pièces, il y a un **risque de transfert d'une partie importante de la valeur via le transfert de la production de sous-composants et/ou de la R&D** en Chine notamment
  - Enfin de **nouveaux transferts de ligne d'assemblage de véhicules complets conduiraient aussi à des transferts importants de pièces**

### Un risque important à court terme

- Près de **40% des activités** présentent une position compétitive dégradée qui les rend plus à risque de **délocalisation**
- **Ces niveaux sont en ligne avec les autres études réalisées** (ex. Rapport Draghi) récemment sur le sujet et traduisent **une augmentation significative du niveau de risque**

## ... conduisant à un risque significatif pour les activités françaises, très partiellement couvert par un éventuel dispositif de contenu local européen...

### Synthèse des conclusions (2/3)

#### Un risque de délocalisation différencié...

- Certains groupes de composants, en particulier **les pièces de châssis, les composants de la chaîne de propulsion VE ou l'éclairage ainsi que les petites pièces plastiques et métalliques sont particulièrement à risque**
- **Les composants peu transportables** comme les sièges, la caisse en blanc et les grosses pièces plastiques (intérieur et extérieur) semblent **moins à risque à court terme**

#### ... à mettre en regard de la criticité des composants

- **Cette mesure du risque de délocalisation doit être mise en regard du niveau de criticité des composants** car les mécanismes de protection prendront certainement en compte ce second critère à l'heure de choisir les pièces à protéger
- **La criticité n'a pas de définition universelle.** Elle prend en compte, notamment la présence de technologies clés, les enjeux de sécurisation des données, le rôle de l'activité dans la chaîne d'approvisionnement, le poids en termes d'emploi et le rôle dans les objectifs globaux de décarbonation de la filière.

#### Le Contenu Local Européen, une solution nécessairement partielle

- **Suivant cette double logique (compétitivité / criticité), les dispositifs de contenu local** observés dans d'autres géographies comme ceux envisagés en Europe **ne protègent qu'une partie des composants**
- Les objectifs de contenu local sont souvent constitués de deux éléments :
  - **Un objectif en pourcentage sur le véhicule** qui conduit les constructeurs à privilégier la localisation des pièces compétitives ou à faible écart de compétitivité
  - **Des objectifs spécifiques pour certaines pièces ou groupes de pièces contenant des technologies critiques**
- Il est donc probable **que les pièces peu compétitives n'étant pas directement liées à des technologies critiques seront peu protégées**

#### ... qui devra être complétée avec des dispositifs complémentaires

- **Pour protéger la chaîne de valeur dans son ensemble il sera nécessaire de mettre en place d'importantes mesures d'amélioration de la compétitivité** au niveau français comme européen
- **Ces mesures devront combiner des mesures d'amélioration de la compétitivité coût et des mesures favorisant l'émergence de technologies de pointe** capables de concurrencer les produits importés notamment chinois

## ... Nécessitant des dispositifs complémentaires combinant des aides financières et une politique volontariste et radicale de structuration des filières

### Synthèse des conclusions (3/3)

#### Améliorer la compétitivité coût

- **Les écarts de coûts très importants** par rapport à la production chinoise ou nearshore **constituent une menace immédiate pour la production française**
- **Favoriser la production compétitive de matériaux**, et **l'accès à une énergie peu couteuse**, ainsi que **le financement de l'automatisation et digitalisation (incl. AI) des productions et des dispositifs de formation** peut permettre d'atténuer ces écarts

#### Favoriser les investissements

- **L'investissement dans la R&D reste un élément essentiel de différenciation** dans un contexte de transition vers le VE et de rapide évolution des technologies
- **La France possède une certaine force dans ce domaine étant positionnée sur des secteurs à fort potentiel et ayant un environnement fiscal favorable à la localisation de la R&D.** Il doit être maintenu.
- **Sur la production en revanche, la base industrielle vieillissante et fragilisée a besoin d'un effort important de modernisation** qui doit être soutenu par des dispositifs adaptés de soutien aux CAPEX

#### Développer les filières d'excellence

- **Le développement de filières d'excellence doit aussi être favorisé activement via :**
  - Le conditionnement des aides à une **consolidation horizontale au sein des segments**
  - **La désignation de chefs de file industriels** nationaux ou européens en charge de structurer les filières
  - **La structuration de pôles d'excellence ciblé sur les technologies clés** alliant recherche privée et publique (université, centre de recherche) intégrant aussi une dimension support à l'industrialisation s'appuyant sur les chefs de file industriels
- **Ce développement doit être envisagé au niveau français et européen**, en privilégiant **les collaborations inter-Etats à 2-3 partenaires afin de faciliter une mise en place accélérée**

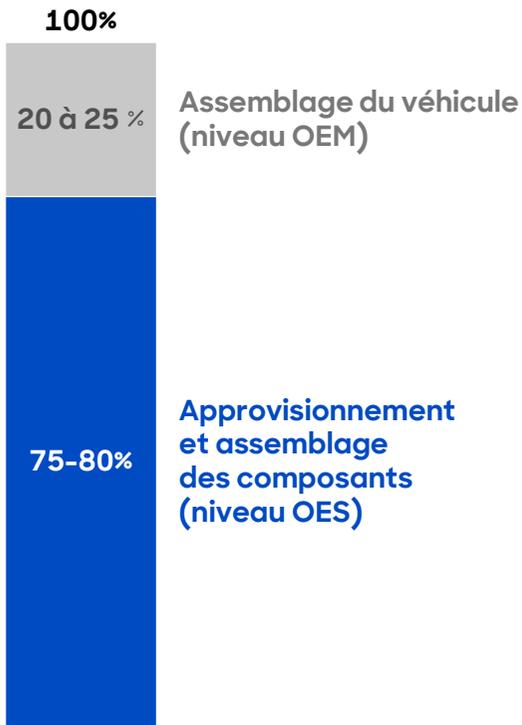


## **C. Principaux risques et mécanismes de protection**

# L'industrie des composants automobiles contribue à 75 à 80 % de la valeur des véhicules, mais ne bénéficie pas de mesures globales de protection

Faits clés de l'industrie des composants automobiles en Europe

## Part de valeur d'une voiture moyenne du segment C



## Situation actuelle de l'industrie européenne

L'industrie subit une pression importante en raison des tendances concurrentielles, réglementaires et des consommateurs

- c. 14 millions**  
# de voitures construites dans la région UE + AELE + Royaume-Uni (2024)<sup>1</sup>
- Industrie menacée de délocalisation, à forts enjeux économiques et sociaux :**
  - 250 milliards d'euros**  
Valeur économique estimée apportée à l'UE par l'industrie des composants automobiles
  - c. 1,7 million**  
# de personnes employées directement dans l'industrie des composants automobiles de l'UE

## Mesures politiques existantes

**Des mesures concrètes de protection contre la concurrence déloyale**

- Divers tarifs ou bonus/malus pour encourager la production et la vente locales de voitures européennes

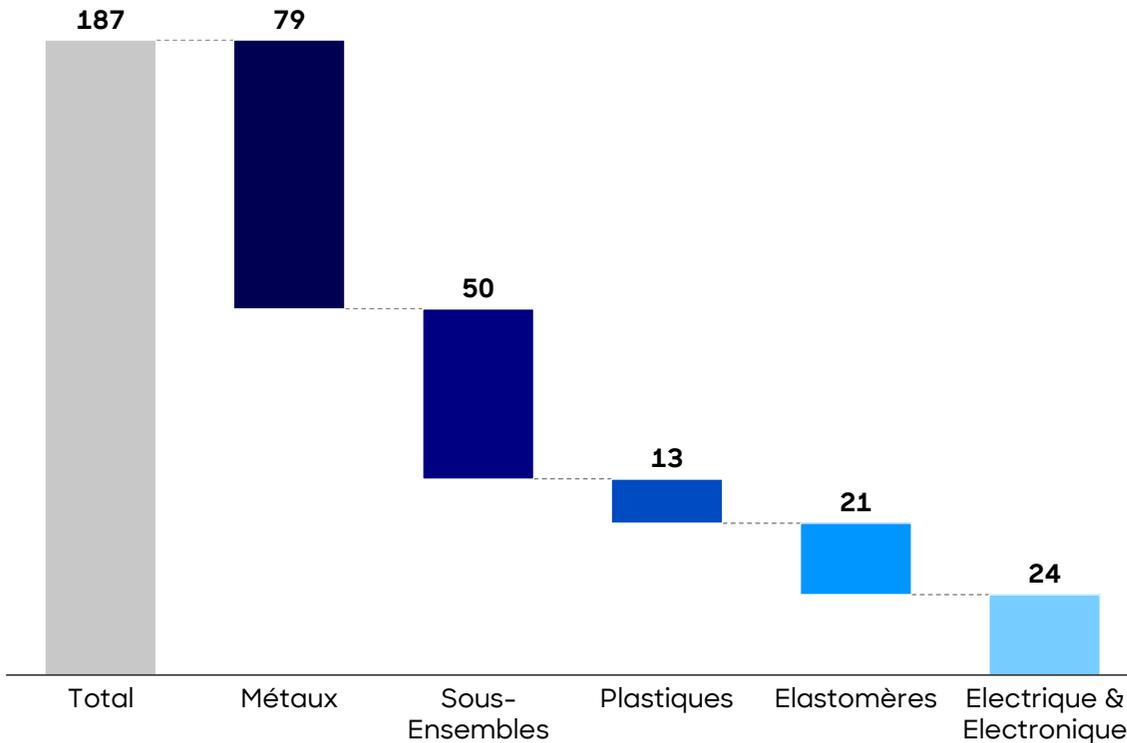
**Protection fragmentée/partielle de l'industrie**

- Des mesures réactives plutôt que proactives avec des mécanismes isolés pour lutter contre les pratiques commerciales déloyales (ex : droits de douane sur les importations de roues, etc.)
- Absence d'une politique unifiée dont l'efficacité à long terme est limitée pour répondre aux besoins stratégiques (ex : investissements dans les semi-conducteurs)

Remarque : 1) Sur la base des dernières données de S&P Global Mobility Prévisions de production de véhicule léger par groupe motopropulseur  
Source : CLEPA, PFA, Parlement européen, Eurostat, Roland Berger, S&P Global Mobility

# Les activités des équipementiers et fournisseurs représentent environ 190 k emplois en France

Emplois équipementiers et fournisseurs automobiles, hors ingénierie / bureaux d'étude [k# ; 2024]



## Principaux constats de l'étude EDEC de la filiale automobile en France:

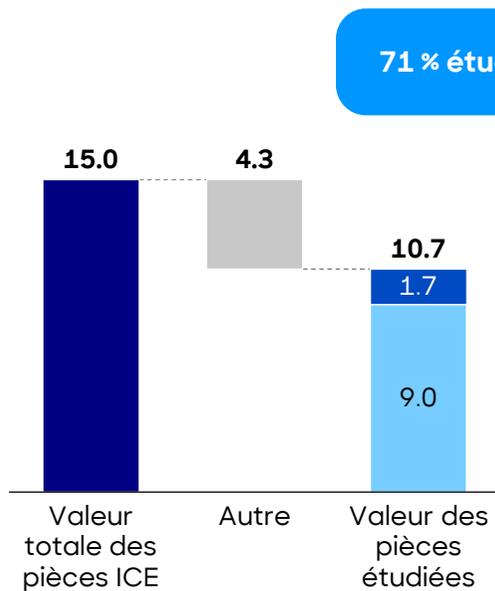
- Environ 223 k salariés recensés au sein des équipementiers de rang 1 et des fournisseurs amont de la filière automobile en France
  - Parmi ces effectifs, près de 36 k salariés travaillent dans des fonctions liées à l'ingénierie et aux bureaux d'études, illustrant le poids stratégique des compétences techniques dans la filière
- Le secteur des métaux est le domaine le plus représenté en France, concentrant 42 % des emplois estimés
- Les activités de sous-assemblage de systèmes représente 27 % des emplois
- Dans le domaine des élastomères, l'activité de production de pneus regroupe environ 15 k emplois, soit 65 % des effectifs du secteur des élastomères en France



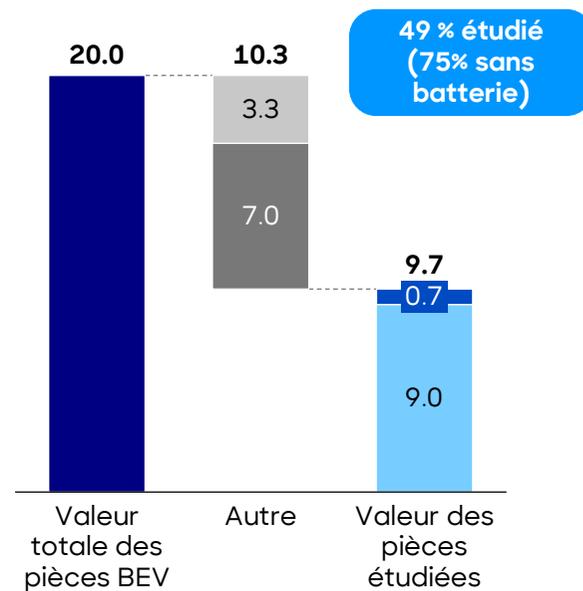
# Les familles de pièces couvertes dans cette étude représentent jusqu'à 75 % de la valeur totale des pièces d'un véhicule typique de segment C (hors batterie)

Périmètre de l'étude – Sous-ensemble de valeur dans un véhicule ICE et BEV représenté [k EUR ; 2024]

Part de valeur des pièces de véhicules ICE dans l'étude



Part de valeur des pièces de véhicules BEV dans l'étude



■ Spécifique ICE ■ Agnostique

■ Spécifique BEV ■ Agnostique ■ Batterie

● Part de la valeur total des composants dans le véhicule

**Périmètre bottom-up basé sur les principales pièces automobiles du segment C ayant une empreinte significative en France, excluant :**

- Pièces pour lesquelles les effectifs totaux localisés en France sont inférieurs à 250 salariés (exception pour les pièces à forte croissance identifiées lors de précédentes études PFA/DGE)
- Pièces généralement non présentes dans un véhicule typique du segment C (ex : pièces haut de gamme)
- Fournisseurs de matières premières
- Pièces hors du champ de l'étude : batteries de VE, composants hydrogène, pièces en verre, pièces en bois
- Activités automobiles hors du champ d'étude : services, après-vente, conception et production d'outils, services de génie industriel, secteur chimique
- Salariés de sous-traitants travaillant pour des secteurs adjacents : véhicules utilitaires, aéronautique, défense, construction, etc.
- Sous-ensembles spécifiques aux constructeurs (ex : assemblage de la caisse en blanc)

1) Pour un véhicule de tourisme typique du segment C

Source : Enquête auprès des fournisseurs, Entretiens avec des experts, Xerfi, PFA, Roland Berger

# Les dynamiques structurantes du marché font peser un risque important sur la production européenne et française de composants

Sélection des principales dynamiques de marché

Dynamiques clés	Implication sur le risque de délocalisation pour l'industrie des composants automobiles
 <b>Augmentation des coûts de production</b>	● La hausse des coûts de l'énergie, les coûts élevés de la main-d'œuvre et les problèmes d'approvisionnement en matériaux (c'est-à-dire le coût et/ou l'accès) rendent la production locale non compétitive par rapport aux pays nearshore ou aux pays à faible coût
 <b>Dynamique des OEM basés dans l'UE</b>	● Malgré l'intérêt des équipementiers pour la résilience de la chaîne d'approvisionnement, la pression croissante pour réduire les prix et la baisse des volumes poussent les fournisseurs à délocaliser les chaînes de valeur vers le nearshore ou les pays à faible coût
 <b>Compétition des fournisseurs Tier-1 low-cost</b>	● Les nouveaux entrants en provenance des pays à bas coûts sont en mesure de rivaliser efficacement grâce à une structure de coûts nettement inférieure et à un accès stratégique à l'Europe via les marchés nearshore
 <b>Transition du marché vers les nouvelles technologies</b>	● Les caractéristiques d'électrification et d'autonomie, associées à l'adoption de SDV, entraînent des investissements majeurs et une transition de la chaîne d'approvisionnement vers l'Asie pour les matériaux, les technologies et les talents, au détriment des bastions européens traditionnels (ex : technologies ICE)
 <b>Afflux d'OEM asiatiques en Europe</b>	● Les équipementiers des pays à bas coûts (par exemple, la Chine) réduisent la part des voitures assemblées en Europe et s'appuient sur leur propre base de fournisseurs de niveau 1
 <b>Risques géopolitiques et politiques commerciales</b>	● Alors que les politiques commerciales continuent de mettre l'accent sur la production « locale pour locale », l'accent mis sur les marchés à forte croissance (ex : l'Amérique du Nord et l'Asie du Sud-Est) est à l'origine du rééquilibrage de l'empreinte mondiale

**Pression croissante du marché pour délocaliser la valeur de la France / l'Europe**

Impact potentiel sur la délocalisation ○ Faible impact ● Impact élevé

# Les activités des équipementiers et des fournisseurs sont soumises à 4 risques principaux de délocalisation

## Risques de délocalisation

### Risques de production



#### Délocalisation par manque de compétitivité

1

- Délocalisation de pièces sur des **critères de compétitivité coût ou hors coût** (ex : accès aux ressources, accès à l'expertise)

#### « De-contenting » dû à l'inno. techno.

2

- Réduction de la **valeur ajoutée des activités / production** en France
  - **Simplification des activités** (ex : assemblage final uniquement)
  - Remplacement de composants par des **pièces électroniques venant d'Asie**

#### Délocalisation tirée par le constructeur du véhicule

3

- Délocalisation de l'ensemble de la **chaîne d'assemblage**, conduisant à la délocalisation de sous-ensembles et de pièces à **fort besoin de proximité**

### Risques intellectuels



#### Délocalisation de la R&D et de l'ingénierie

4

- Délocalisation de la **conception des pièces**, du **développement des outils** de production et de **l'ingénierie industrielle**, sur la base de **critères de compétitivité** coût ou hors coût (ex : agilité et capacités d'itérations plus rapide des compétiteurs étrangers)

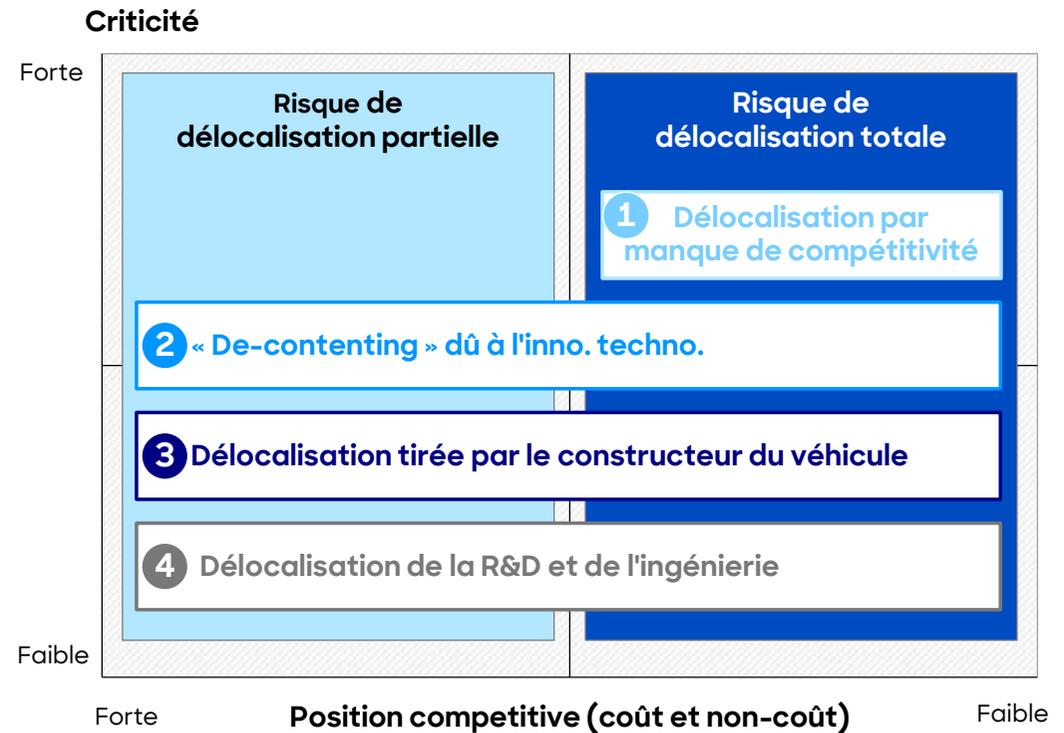
# Dans le cadre de l'étude, les risques de délocalisation ont été cartographiés et mis en regard du niveau de criticité des composants

Méthodologie - Matrice de criticité x compétitivité

## Définition des critères

Critères matriciels		Description	Note faible	Note élevée
Position Compétitive	Compétitivité coûts	Écart de coût entre la production France et Chine	<b>La France reste compétitive :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Écart de coût limité</li> <li>Forts facteurs de rétention FR</li> </ul>	<b>La Chine est plus compétitive :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Écart de coût élevé</li> <li>Facteurs de rétention limités</li> </ul>
	Compétitivité hors coût	Autres facteurs de localisation (qualité, agilité, performance, accès aux ressources)		
Criticité	Résilience de l'offre	Risque de dépendance vis-à-vis des pays tiers / de rupture des chaînes logistiques d'appro.	<b>FR a un besoin limité de sécuriser le composant :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Faibles risques pour la chaîne d'appro.</li> <li>Faible valeur données / IP</li> <li>Valeur limitée de la R&amp;D</li> <li>Peu d'emplois / de synergies industrielles</li> <li>Potentiel de réduction limité des émissions de CO2</li> </ul>	<b>Besoin FR critique de sécuriser le composant :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Risques élevés de dépendance</li> <li>Forte valeur données/IP</li> <li>Valeur élevée de la R&amp;D</li> <li>Présence étendue dans tous les secteurs</li> <li>Fort potentiel de réduction des émissions de CO2</li> </ul>
	Sécurité des données	Risques de fuite d'IP / de données		
	Création de valeur	Valeur et potentiel de la R&D / innovation		
	Empreinte & économie locale	Empreinte et utilisation de la main-d'œuvre par les industries adjacentes		
	Potentiel de réduction des émissions	Localisation en France est essentielle pour atteindre les objectifs CO2 / recyclage		

## Structure de la matrice

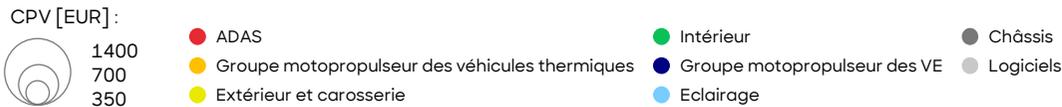
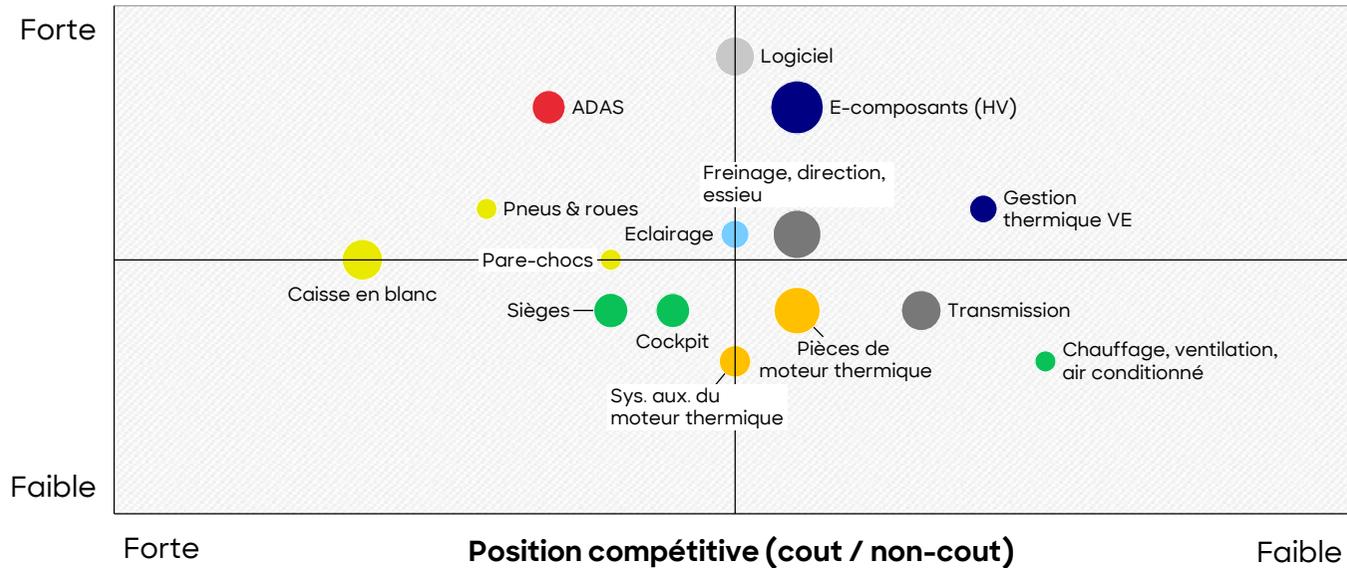


# La production auto. en France est fortement exposée à la compétition des pays émergents, sur les activités historiques thermiques et les nouvelles techno.

Principaux domaines et sous-domaines à risque

## Criticité

Illustration - Non exhaustive



1) CPV : Contenu par véhicule : valeur totale des pièces pour un véhicule produit (valeur de 1 pièce x nombre total de pièces dans le véhicule)

Source : Enquête auprès des fournisseurs, entretiens avec les équipementiers, PFA, Roland Berger

### Méthodologie

- Catégorisation des composants, en adéquation avec la taxonomie Clepa des domaines et sous-domaines de la voiture
- Positionnement des sous-domaines sur la matrice sur la base du score agrégé des composants sous-jacents et de discussions d'experts

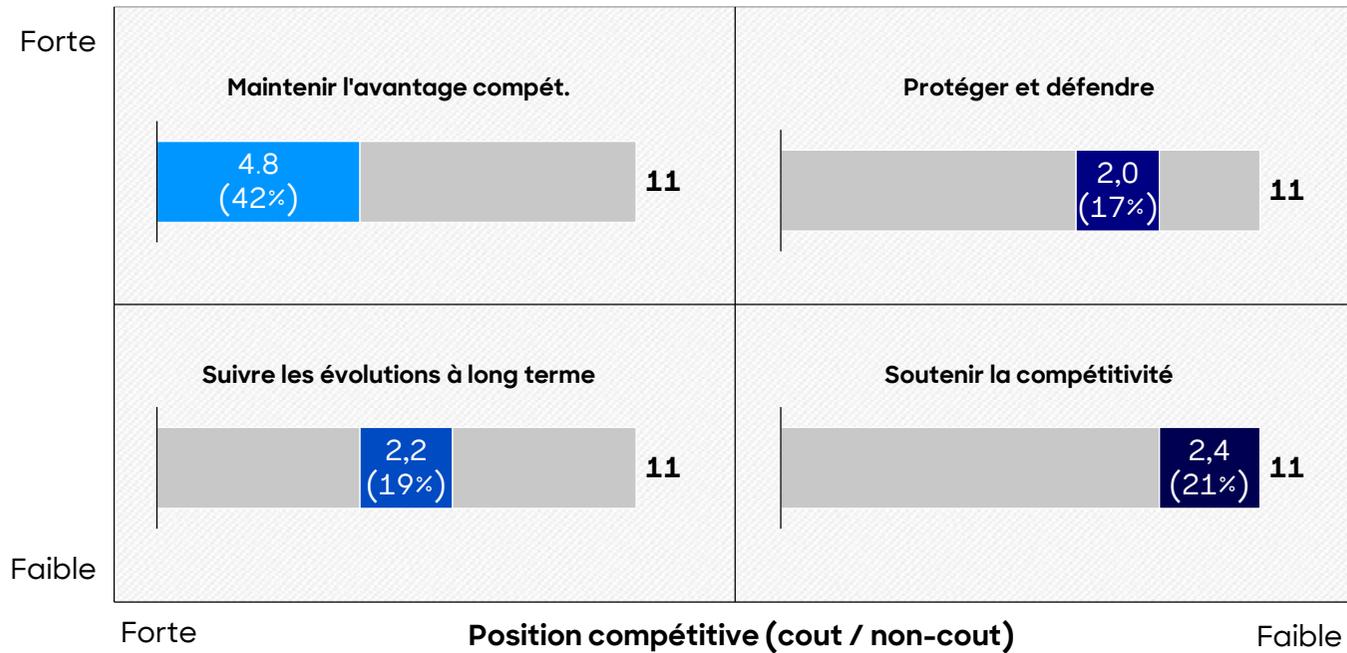
### Analyse au niveau des domaines

- Domaines avec écart de compétitivité et criticité élevés :
  - **Châssis** (ex : essieu, freinage, direction)
  - **Groupe motopropulseur des VE** (ex : e-composants, gestion thermique)
  - **Logiciels**
  - **Eclairage**
- Autres domaines critiques :
  - **Extérieur et carrosserie** (ex : caisse en blanc, pare-chocs, pneus et roues)
  - **ADAS**
- Autres domaines avec un fort écart de compétitivité :
  - **Groupe motopropulseur des véhicules thermiques** (ex : systèmes de moteur auxiliaire, bloc-cylindres et pièces du moteur principal, transmission)
  - **Intérieur** (ex : Chauffage/Ventilation/Air conditionné, dans une moindre mesure - cockpit/sièges)

# Les activités à faible criticité technologique et à compétitivité dégradée (21% de la valeur du véhicule) présentent un risque accru de délocalisation

Cartographie de la part de valeur à risque [CPV<sup>1</sup>]; k EUR et part du total ; 2024]

## Criticité

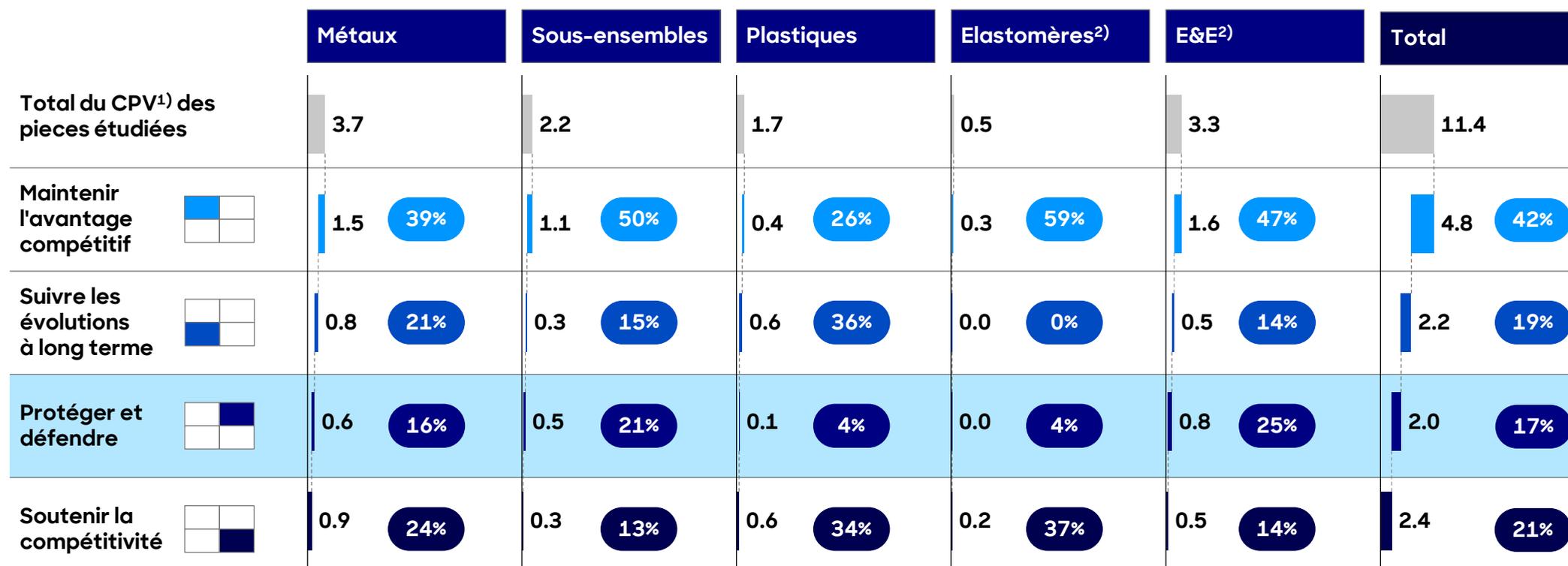


<b>Maintenir l'avantage comp.</b> 	Maintenir les conditions pour les facteurs de compét. non coûts, en soutenant la rétention du savoir-faire et des invest.
<b>Suivre le dev. long- terme</b> 	Prévenir la perte de valeur avec une réajustement fréquent des aides sur la base des évolutions des risques de délocalisation
<b>Protéger et défendre</b> 	Structurer les conditions du marché pour assurer le succès des secteurs critiques à risque (souvent secteurs naissants)
<b>Soutenir la compétitivité</b> 	Eviter la délocalisation totale en optimisant les facteurs de compétitivité coûts et non coûts

1) CPV : Contenu par véhicule : valeur totale des pièces pour un véhicule produit (valeur de 1 pièce x nombre total de pièces dans le véhicule)

## Les activités à risque accru sont particulièrement présentes dans les activités liées aux métaux et aux matières plastiques (petites pièces)

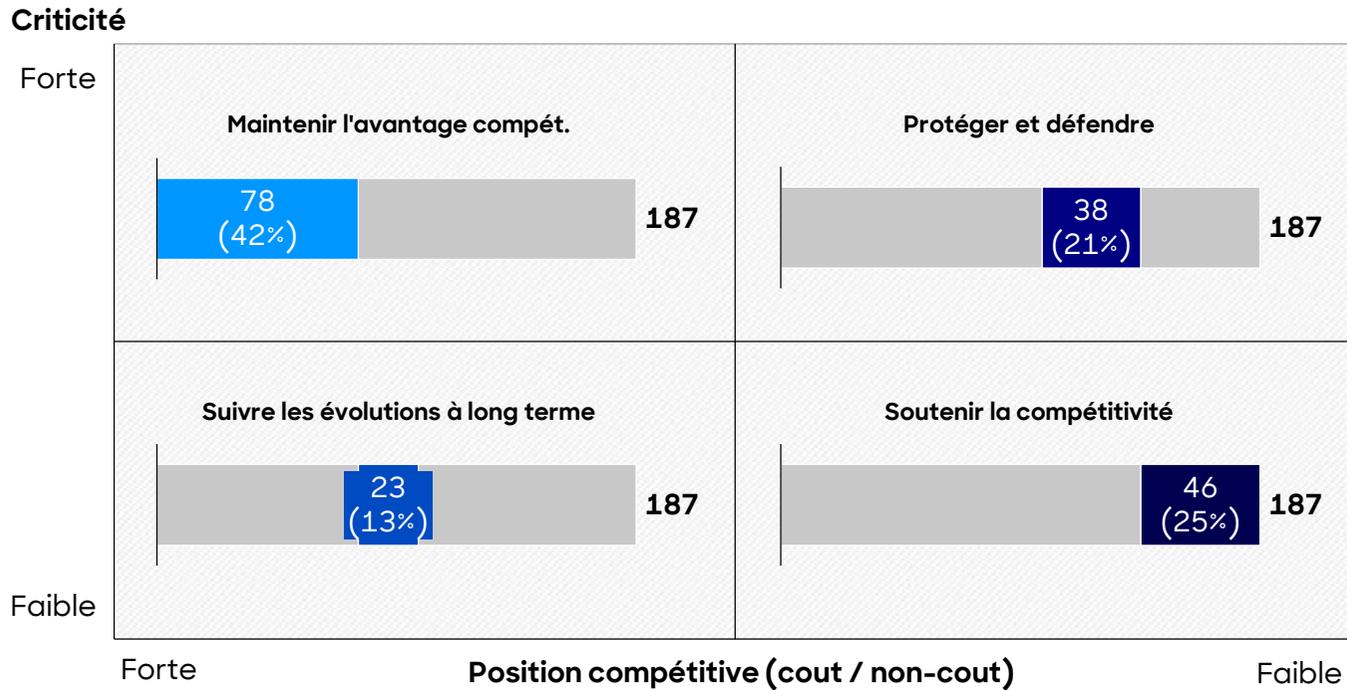
Cartographie de la part de valeur à risque [CPV<sup>1)</sup>; k EUR et part du total ; 2024]



1) CPV : Contenu par véhicule : valeur totale des pièces pour un véhicule produit (valeur de 1 pièce x nombre total de pièces dans le véhicule); 2) Electrique et Electronique; 3) Excluant les activités de mélange

# Les activités perçues comme "à faible criticité" et à compétitivité dégradée, donc présentant un risque accru de délocalisation représentent 25% des emplois

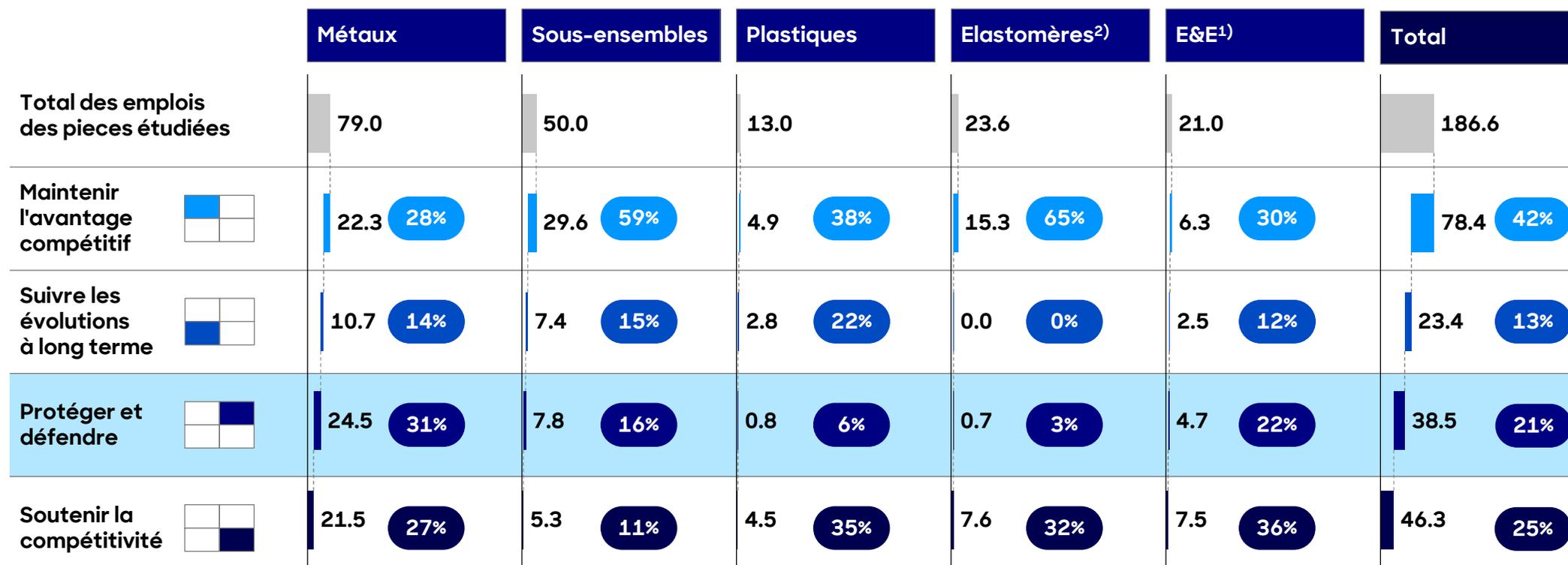
Cartographie de la part des emplois à risque [k # d'emplois et part du total ; 2024]



<b>Maintenir l'avantage comp.</b> 	Maintenir les conditions pour les facteurs de compét. non coûts, en soutenant la rétention du savoir-faire et des investissements
<b>Suivre le dev. long- terme</b> 	Prévenir la perte de valeur avec un réajustement fréquent des aides sur la base des évolutions des risques de délocalisation
<b>Protéger et défendre</b> 	Structurer les conditions du marché pour assurer le succès des secteurs critiques à risque (souvent secteurs naissants)
<b>Soutenir la compétitivité</b> 	Eviter la délocalisation totale en optimisant les facteurs de compétitivité coûts et non coûts

## Les activités à risque accru sont particulièrement présentes dans les activités liées aux métaux et aux matières plastiques (petites pièces)

Cartographie de la part des emplois à risque [k # d'emplois et part du total ; 2024]



1) Electrique et Electronique; 2) Incluant les activités de mélange

# Des politiques de contenu local peuvent être définies à l'échelle du véhicule ou au niveau du domaine, avec trois grandes typologies d'implémentation

Possible schéma pour un dispositif de contenu local



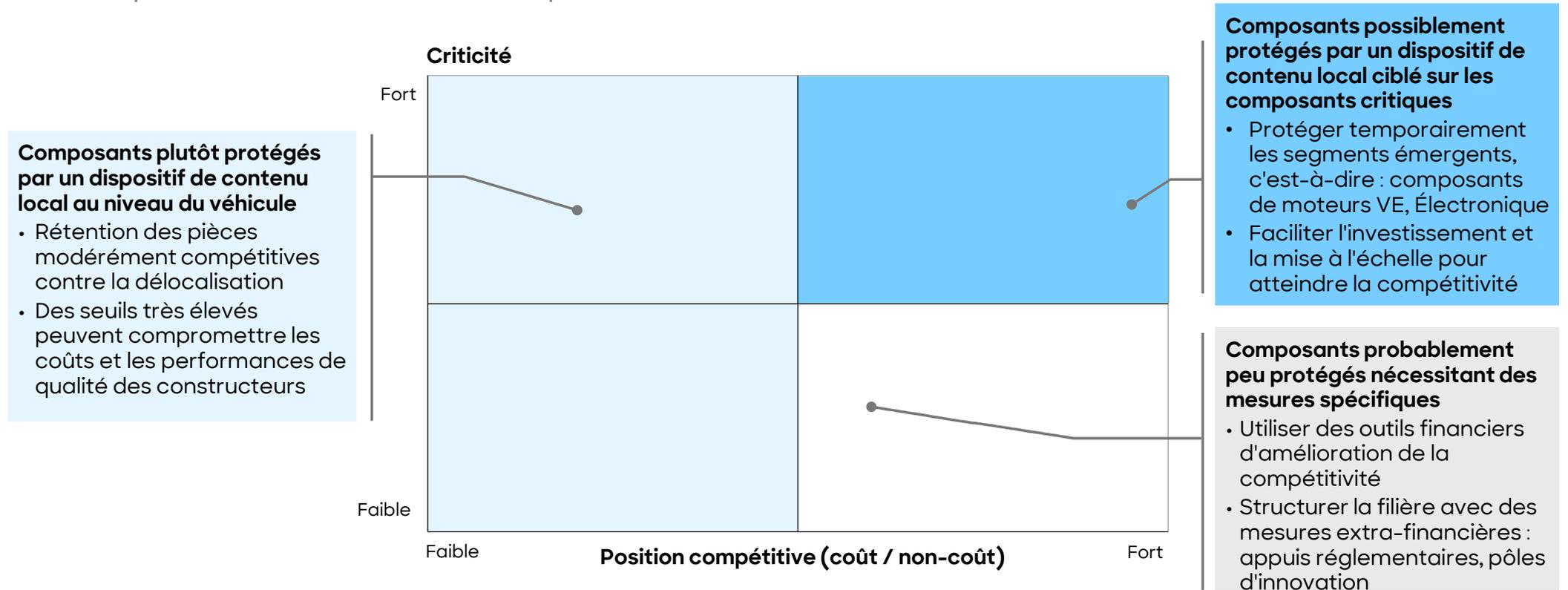
# Les politiques de Contenu Local peuvent répondre à certains besoins de politique industrielle mais présentent des effets induits indésirables

Considérations sur les conséquences de la mise en place des politiques de Contenu Local

<b>Avantages</b> 	<b>Développement de nouvelles filières industrielles</b>	<b>Le contenu local peut faciliter le développement de nouvelles filières</b> mais il doit s'accompagner de mesures ciblées permettant la montée en compétence et l'industrialisation de ces filières (soutien à l'investissement R&D et productif, subventions sur les coûts opérationnels, FDI conditionné à des clauses de transferts de technologie)
	<b>Protection temporaire des filières présentant un déficit de compétitivité</b>	<b>Le contenu local permet de limiter à court terme le transfert de certaines activités non compétitives</b> mais si ces activités ne retrouvent pas de compétitivité intrinsèque, le contenu local est souvent contourné par le transfert des activités amont ou aval
<b>Limites</b> 	<b>Impact sur les coûts des véhicules assemblés en Europe</b>	<b>Sans amélioration de la compétitivité cout, la mise en place d'un mécanisme de contenu local conduit à une augmentation du cout total du véhicule</b> (ex. 750 euros sur un véhicule du segment C pour 20% de contenu local contraint à 25% d'écart de coût)
	<b>Absence de couverture des véhicules importés</b>	<b>Les véhicules importés ne sont pas soumis aux mécanismes de contenu local</b> . Le risque de substitution des véhicules assemblés en Europe par des véhicules importés peut donc être accru par un mécanisme de contenu local.
	<b>Impact sur la capacité d'innovation et de transformation de l'industrie</b>	<b>Un mécanisme trop protecteur</b> (très haut niveau de contenu local et très précis dans les prescriptions) <b>crée une charge administrative supérieure et limite la capacité d'innovation et de transformation</b> en industrie en limitant la possibilité d'intégrer de nouvelles technologies non européennes

# Les politiques de contenu local peuvent protéger certains composants mais la protection reste partielle en l'absence d'amélioration de la compétitivité

Mesures potentielles en fonction de la position sur la matrice



# L'illustration ci dessous montre les limites de la protection par un mécanisme de contenu local pour un véhicule électrique

Simulation de l'impact d'une mesure de contenu local au niveau des sous-domaines – Véhicule électrique

- **Ceci est un exemple illustratif – et non une recommandation** – basé sur une hypothèse de 65 à 75% de contenu local pour un **véhicule électrique (hors batteries)** avec objectif spécifique sur les composants critiques (électroniques et électriques)
- Dans cet exemple, le contenu local s'applique uniquement aux composants et n'inclut pas l'assemblage final

## Sous domaines probablement protégés en raison de leur criticité

- **Composants de la chaîne de traction électrique**
- **E&E – ADAS (aides à la conduite)**
- E&E – Châssis
- E&E – Transversal
- E&E – Infodivertissement (IVI)
- E&E – Carrosserie

## Sous domaines probablement protégés en raison de leur relative compétitivité

- **Caisse en Blanc et fermetures (grandes pièces)**
- **Sièges**
- **Pare-chocs / Plastiques**
- **Cockpit**
- Produits chimiques
- **Vitrage (verre)**
- Essieu
- **Pneus et roues**
- **Transmission et chaîne cinématique**
- **Gestion thermique**

## Sous domaines à risque en raison de leur faible compétitivité

- Airbags
- **Freinage**
- **Direction**
- Suspension
- **Climatisation (HVAC)**
- Garnitures intérieures (Trim)
- Moquette / Isolation
- Autres pièces intérieures
- **Fermetures (petites pièces)**
- Mécanismes
- Essuie-glaces

### Tier 2 to tier n :

Les méthodes de contenu local ne permettent pas d'avoir une protection complète de la chaîne de valeur amont en raison de la structure des critères d'origine (capacité à descendre dans la chaîne de valeur)

**Texte en gras:** Activités à fort emploi en France

# L'illustration ci dessous montre les limites de la protection par un mécanisme de contenu local pour un véhicule thermique

Simulation de l'impact d'une mesure de contenu local au niveau des sous-domaines – Véhicule thermique

- Ceci est un exemple illustratif – et non une recommandation – basé sur une hypothèse de 65% à 75% de contenu local pour un véhicule thermique avec objectif spécifique sur les composants critiques (électroniques et électriques)
- Dans cet exemple, le contenu local s'applique uniquement aux composants et n'inclut pas l'assemblage final

## Sous domaines probablement protégés en raison de leur criticité

- **E&E – ADAS**
- E&E – Châssis
- **E&E – Groupe motopropulseur**
- E&E – Transversal
- E&E – Infodivertissement
- E&E – Carrosserie

## Sous domaines probablement protégés en raison de leur relative compétitivité

- **Caisse en Blanc et fermetures (grandes pièces)**
- **Sièges**
- **Pare-chocs / Plastiques**
- **Cockpit**
- Produits chimiques
- **Vitrage (verre)**
- Essieu
- **Ligne de transmission**
- **Boîte de vitesses**
- **Freinage**
- **Direction**
- Suspension
- Airbags
- **Pneus et roues**

## Sous domaines à risque en raison de leur faible compétitivité

- Admission d'air & échappement
- **Bloc-cylindres & pièces moteur principales**
- **Injection de carburant**
- Suralimentation / Turbo
- **Climatisation (HVAC)**
- Rétroviseur extérieur
- **Systèmes auxiliaires moteur**
- Moquette / Isolation
- Autres pièces intérieures
- **Fermetures (petites pièces)**
- **Mécanismes**
- Essuie-glaces
- Garnitures intérieures (Trim)

### Tier 2 to tier n :

Les méthodes de contenu local ne permettent pas d'avoir une protection complète de la chaîne de valeur amont en raison de la structure des critères d'origine (capacité à descendre dans la chaîne de valeur)

**Texte en gras:** Activités à fort emploi en France

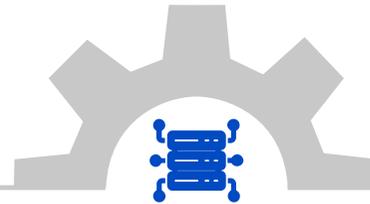
# La mise en place de leviers transversaux sera nécessaire pour améliorer la compétitivité cout et non-cout de la filière

Mesures potentielles de compétitivité – Leviers transverses



## Favoriser la consolidation et la coopération nationale

- Faciliter les **fusions et acquisitions stratégiques**
- Renforcer les **plateformes nationales d'alliances**, de JV et de co-dev.
- Promouvoir la **collaboration** avec l'aérospatiale / la défense
- Encourager l'**incubation et l'accélération des startups**
- Création de **registres de capacités industrielles** permettant d'identifier les complémentarités et synergies



## Accompagner la transition numérique

- Fournir un accès à une infrastructure **cloud souveraine ou de confiance**
- Développer des **diagnostics et feuilles de route** de maturité numérique
- Créer des plateformes partagées de **jumeau numérique et de simulation**
- Renforcer les **normes d'interopérabilité** pour les systèmes d'usine et les données
- Soutenir des programmes de **cybersécurité**

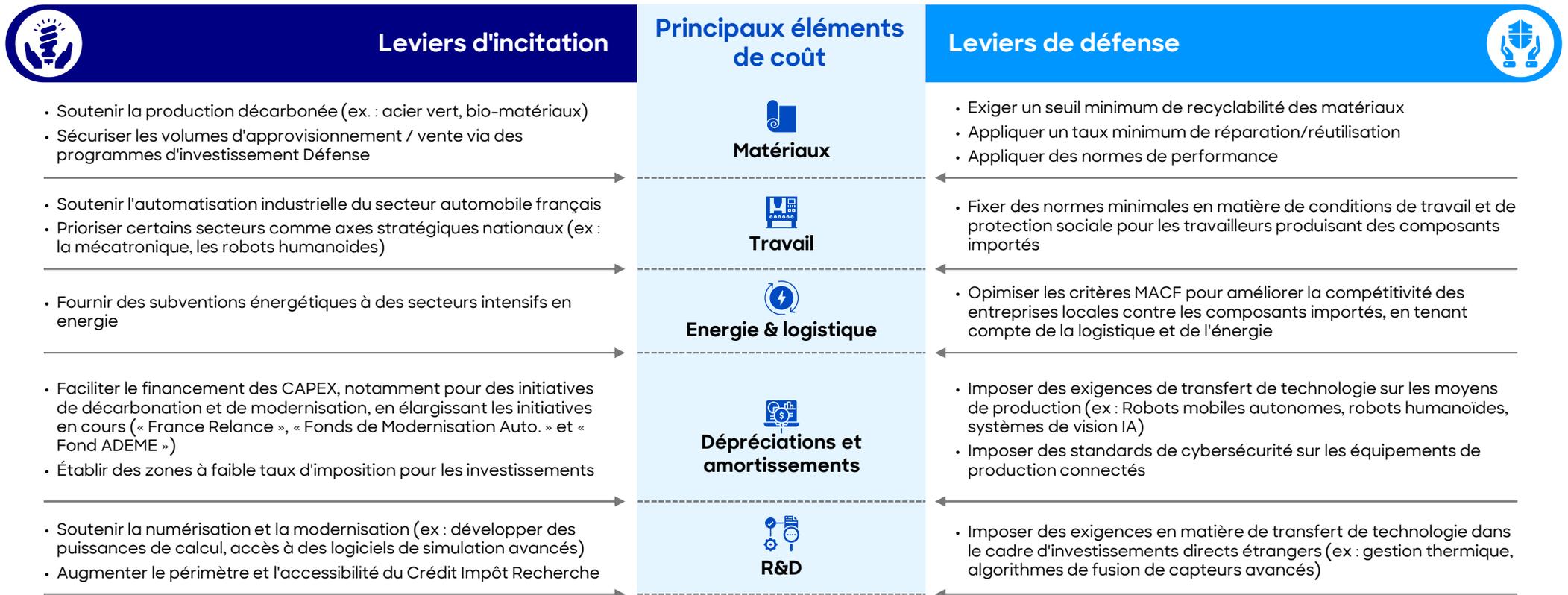


## Soutenir le dev. de l'innovation / différenciation

- Structurer des **Centres d'Excellence** et des « **Vallées Industrielles** » regroupant des industriels et chercheurs
- Promouvoir des **labels de design** et de **performance**
- Soutenir les **plateformes d'innovation ouverte**
- Faciliter l'accès aux **installations de prototypage et d'essai** (ex : souffleries)
- **Faciliter la reconversion** et soutenir les initiatives de **formation**

# Des leviers de compétitivité spécifiques par poste de coûts peuvent aussi accélérer certaines initiatives, ou freiner les concurrents étrangers

Mesures potentielles de compétitivité – Leviers par poste de coûts



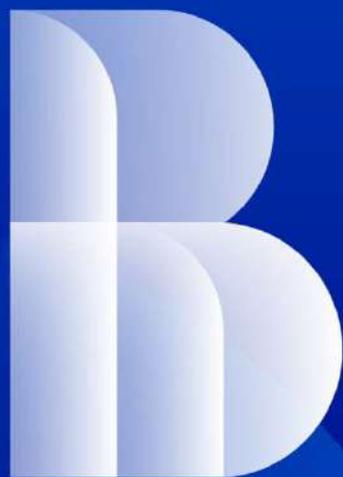
# Une vision long-terme doit être adoptée pour assurer la compétitivité durable des équipementiers français

Mesures potentielles de compétitivité – Leviers par famille de matériaux

	Renforcer la compétitivité	Développer la différenciation	Favoriser l'intégration
<b>Métaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir les entreprises à <b>forte intensité capitalistique et énergétique</b> (ex : moulage, emboutissage)</li> <li>Favoriser la <b>coordination</b> des acteurs dans les initiatives d'automatisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir l'<b>excellence française</b> en forge, fixation et décolletage via la <b>centralisation de la R&amp;D</b> et la création de <b>centres / vallées d'expertise</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir la <b>consolidation horizontale</b> des PME/ETI du moulage et des roulements pour atteindre une <b>taille critique</b></li> </ul>
<b>Sous-ensembles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir la <b>reconversion des composants thermiques vers les technologies PHEV et range extender</b> via des aides spécifiques sur la R&amp;D</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accélérer la transition des filières de <b>sous-ensembles mécatroniques vers l'électronique</b> via des aides ciblées (JV, partenariats, consolidation, centres de compétences)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer des <b>filières complètes moteur électrique et e-axe</b> via des aides à l'innovation et à la R&amp;D, en fédérant industriels, centres de recherche et universités</li> </ul>
<b>Plastiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Renforcer les écosystèmes circulaires</b>, favorisant indirectement les acteurs locaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Valoriser le design français et la différenciation stylistique</b> (ex : label national, partenariats avec le secteur du luxe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser l'<b>intégration verticale au niveau de systèmes complets</b> en mandatant des entreprises clés et en facilitant l'accès aux moyens de calcul, simulation et prototypage</li> </ul>
<b>Electrique et Electronique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retenir les <b>données au niveau européen</b>, en imposant des standards de cybersécurité et en mettant à disposition une infrastructure de cloud souveraine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Structurer des <b>consortiums</b> autour de <b>chaînes de valeur</b> compétitives sur des thématiques clés (ex : futur du convertisseur DC/DC, futur du chargeur embarqué)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer des <b>filières intersectorielles</b> (SDV, optique, reconnaissance d'image, mécatronique) soutenues par des moyens avancés de calcul, simulation et IA</li> </ul>
<b>Elastomères</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Consolider l'<b>avantage technique français</b> en établissant des <b>standards environnementaux et durables</b> valorisant les acteurs les plus performants</li> </ul>	

 Initiatives nécessitant une coordination au niveau européen

Source : Enquête auprès des fournisseurs, entretiens avec les équipementiers, PFA, Roland Berger



Roland  
Berger