

BILLET DE BLOG 12 mars 2026

Accélérateur industriel européen : un premier pas vers une politique industrielle plus assumée

Auteurs

Philippine Lévy

Chercheuse, Nouvelles politiques industrielles

Nicolas Berghmans

Directeur du programme Nouvelles politiques industrielles

🕒 Temps de lecture: 9 min



Présenté le 4 mars 2026 par la Commission européenne, l'Accélérateur industriel (Industrial Accelerator Act, IAA) vise à apporter une réponse à l'objectif principal du Pacte pour une industrie propre ([Iddri, 2025](#)) : assurer la compétitivité, la résilience et la décarbonation de son industrie. Or sa présentation intervient dans un contexte d'urgence : le solde de la balance commerciale se dégrade dans des secteurs clés pour l'industrie européenne, comme l'industrie automobile¹, et les investissements s'essouffent dans les technologies « propres » (cleantech)² ; avec pour conséquence une situation de dépendance prononcée en particulier aux [productions et technologies chinoises](#)³. L'IAA vise donc à la fois à desserrer cette contrainte en privilégiant de façon ciblée l'accès au marché intérieur pour les producteurs européens, et à soutenir les

politiques de transition bas-carbone⁴.

Une réponse aux dépendances stratégiques de l'UE via un soutien ciblé

Dans un cadre réglementaire européen déjà fourni (industrie « zéro net » [NZIA], système d'échange de quotas d'émissions [SEQUE], mécanisme d'ajustement carbone aux frontières [MACF], normes sur les véhicules ou le bâtiment), la grande nouveauté de l'IAA est l'introduction ciblée des critères de contenu local et/ou bas-carbone via l'attribution des marchés publics et les mécanismes d'aide à la production soutenus par des fonds publics.

Bien que les secteurs stratégiques ciblés ne représentent qu'environ 15 % de la capacité de production de l'UE (industries à forte intensité énergétique [acier, ciment, aluminium], secteur automobile [voitures électriques et batteries] et technologies vertes [énergie solaire thermique, pompes à chaleur, énergie éolienne, fission nucléaire et hydrogène]), ce sont des secteurs clés dans la mesure où ils influencent l'ensemble de l'écosystème industriel en aval. Ils sont également essentiels à la transition vers une économie bas-carbone, ce qui est en soi un signe positif.

L'introduction des mesures liées à l'IAA est prévue pour être plus rapide dans le secteur automobile : certains critères s'appliqueront six mois après l'entrée en vigueur du texte⁵, avec une progressivité prévue sur trois ans⁶, tandis qu'ils sont [assouplis pour les petits véhicules électriques](#). Des conditions pour les investissements directs étrangers directs (IDE) s'appliqueront également dans certains secteurs ciblés (batteries, véhicules électriques, panneaux solaires, matières premières critiques) : investissements de plus de 100 millions d'euros, pays disposant de plus de 40 % de parts du marché mondial dans un de ces secteurs. Cette mesure, qui cible la Chine sans la nommer, s'inscrit dans une logique de rattrapage technologique de l'UE, en conditionnant l'investissement au partage de technologie et à la constitution de chaînes de valeur européennes ; ces transferts technologiques doivent en outre pouvoir s'opérer en échange d'un accès au marché pour les entreprises étrangères, les constructeurs dans le cas de l'automobile. Cette approche doit cependant encore démontrer son efficacité sur le terrain.

Pour les industries intensives en énergie, l'introduction sera plus lente, ce qui pose d'emblée question sur la capacité de l'IAA à développer les marchés pilotes dans ces secteurs, avec des critères qui s'appliqueront à partir de 2029. Par ailleurs, les seuils fixés pour les critères bas-carbone et locaux sont assez faibles (25 % pour l'acier bas-carbone, 5 % pour le ciment bas-carbone et d'origine européenne, et 25 % pour l'aluminium bas-carbone et d'origine européenne), dans un contexte où les marchés publics représentent une part limitée de la demande, soit 15 % du PIB européen (5,5 % pour la construction). Concernant les mécanismes de soutien publics, seuls 45 % seront soumis aux critères de l'IAA, mais ce chiffre peut aller jusqu'à 100 % et concerne 100 % des mécanismes de soutien à l'automobile. Enfin, des exemptions permettront de s'affranchir de ces critères dans l'ensemble des secteurs concernés (automobile, cleantech et intensifs en énergie) : pour la commande publique, quand aucune alternative n'existe à un fournisseur unique, quand un appel d'offre n'obtient aucune réponse, ou quand les coûts sont considérés comme disproportionnés (25 % plus élevés pour la commande publique, ou 30% pour les aides publiques⁷), ce qui limite d'autant la portée des mesures proposées.

Des mesures essentielles retardées ?

Bien que l'IAA, d'abord annoncé pour novembre 2025, soit présenté comme une réponse d'urgence à la crise industrielle, il n'aboutira qu'après une discussion politique qui s'annonce difficile et qui pourrait retarder son adoption à 2027. De plus, la définition de ce qui constitue un « acier bas-carbone » ou un « ciment bas-carbone » est renvoyée aux actes délégués des règlements [Ecodesign for Sustainable Products](#) et [Construction Products](#). Cela

peut être vu comme une volonté d'assurer la cohérence entre les différentes réglementations. Mais l'idée, un temps envisagée, d'introduire un label pour l'acier bas-carbone devait créer des incitations pour des « champions » ; repousser la discussion autour de la définition du bas-carbone présente donc le risque que les critères retenus soient moins ambitieux et sortent de cette logique de créer des marchés pilotes.

De la même manière, l'introduction de certaines mesures permettant d'encourager la circularité de la ferraille (acier, aluminium, cuivre) et la blackmass (déchets issus du broyage des batteries) et des mesures conditionnant l'importation de produits en provenance de certains pays au dépôt de matières premières critiques dans des centres de stockage ont disparu des versions fuitées du texte. Cette question demeure centrale et devra être traitée par d'autres initiatives de la Commission, comme [ResourceEU](#) ou [l'acte sur l'économie circulaire](#), sans quoi la stratégie industrielle de l'UE passerait à côté de l'opportunité d'assurer des chaînes de valeurs circulaires.

Un débat essentiel sur les partenariats industriels de l'UE

Enfin, la question du périmètre géographique retenu pour la définition des critères de localisation a été un élément important des négociations politiques de l'IAA qui illustre des visions différentes du rôle de la politique industrielle européenne. Le périmètre très large à ce stade de ce que veut dire « contenu d'origine UE » propose que soit considéré comme « d'origine UE » le contenu provenant de pays tiers avec lesquels l'UE a conclu un accord établissant une zone de libre-échange ou une union douanière, ou qui sont signataires de l'Accord sur les marchés publics de l'OMC. Cela pourrait donc inclure environ 80 pays avec lesquels l'UE a conclu des accords de libre-échange, ainsi qu'une quarantaine de pays avec lesquels les Etats membres ont signé des accords sur l'accès aux marchés de la commande publique. À noter que la Commission se réserve le droit d'exclure par actes délégués certains pays de cette liste (par exemple, les [États-Unis, en raison de leur "Buy American Act"](#)). Nuance importante, l'inclusion des pays tiers doit être basée sur le principe de la réciprocité ; la liste finale des pays concernée sera donc le résultat de négociations commerciales, au cas par cas.

Cette mesure a généré de nombreuses tensions entre les États membres, et entre les directions générales de la Commission, et a suscité des prises de position de la part de nombreux acteurs économiques.

Ce débat sur la préférence européenne souligne le besoin d'accompagner la politique industrielle européenne d'une stratégie concernant les partenariats industriels de l'UE pour atténuer ces tensions. En effet, pour réduire ses dépendances et diversifier ses sources d'approvisionnement, l'UE aura aussi besoin d'explorer de nouveaux partenariats au-delà des discussions commerciales via la mise à l'agenda de partenariats industriels, dans un moment marqué par la reconfiguration de l'ordre géopolitique.

Les Partenariats pour des échanges et des investissements propres (Clean Trade and Investment Partnerships, CTIP en anglais⁸) mentionnés dans le Pacte pour une industrie propre pourraient être le véhicule pour définir ces partenariats.

Conclusion

L'IAA constitue une avancée qui élargit la « boîte à outils » réglementaire de l'Union européenne vers une politique industrielle plus assumée, d'autant qu'il pose un cadre pour de potentiels secteurs supplémentaires. Le texte, en l'état, est inégal : les mesures sont assez robustes pour l'automobile, mais semblent timides et limitées pour la décarbonation de l'industrie lourde qui a pourtant aussi besoin d'un signal fort sur la demande pour enclencher les investissements, et ce alors même que le signal prix du CO2 est au cœur des discussions cette année et contesté par certains. La portée réelle de l'IAA dépendra de la capacité de l'UE à utiliser ces outils sur la base d'une véritable stratégie industrielle européenne coordonnée et d'articuler ces mesures avec d'autres leviers sur le plan européen,

au sein des Etats membres et dans les échanges avec les partenaires économiques de l'UE.

1

Les importations depuis la Chine sont passées de 2 milliards d'euros en 2020 à 12,6 milliards d'euros en 2024.

2

Baisse de 11,4 milliards d'euros en 2023 à 8,2 milliards d'euros en 2025.

3

La Chine contrôle une grande majorité des chaînes de valeur des technologies propres, notamment pour le photovoltaïque (l'UE est dépendante à 94 % de la Chine pour les cellules et modules photovoltaïques), l'éolien (avec une dépendance de 93 % envers la Chine pour les aimants permanents) et les batteries (l'UE s'approvisionne à 93 % en Chine pour les matériaux actifs d'anode).

4

Dans la lignée du règlement pour une industrie « zéro net » qui introduisait déjà un objectif de production de 40 % des besoins annuels de déploiement des technologies vertes de l'UE d'ici 2030.

5

L'assemblage du véhicule devra se faire en Europe, au moins 70 % de la valeur des composants du véhicule (hormis la batterie) devront venir de l'UE, et la batterie de traction devra contenir au moins trois composants d'origine européenne, incluant les cellules des batteries.

6

Pour ce qui concerne les batteries électriques, le moteur électrique et le système électronique.

7

Pour les **aides publiques**, les exemptions peuvent s'appliquer si les critères de contenu européen et bas-carbone engendrent des délais trop significatifs (7 mois), ou si les coûts sont 30% plus élevés que des alternatives.

8

Un premier accord a été signé entre l'UE et l'Afrique du Sud.

NOUVELLES POLITIQUES INDUSTRIELLES

PACTE VERT EUROPÉEN

INDUSTRIE EUROPE