

Christophe Périllat : « Nous avons enfin un texte qui défend les entreprises »

Titre(s) : Christophe Périllat : « Nous avons enfin un texte qui défend les entreprises » [[periodique]] / Arnaud Bouillin

Ensemble : Express (L') 3903

Auteur(s) : Bouillin, Arnaud

Autre(s) auteur(s) : Julian, Sébastien

Editeur, producteur : 23/04/26

Description matérielle : pp.56-57

ISSN : 0014-5270

Note sur la description matérielle : 2

Résumé ou extrait : Christophe Périllat, 60 ans, dirige Valeo, groupe qui a réalisé près de 21 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2025. Il explique comment l'équipementier et plusieurs acteurs de la filière automobile ont poussé Bruxelles à adopter l'Industrial Accelerator Act, dévoilé le 4 mars après 18 mois de travail, pour conditionner marchés publics et subventions à une production sur le sol de l'UE. L'impulsion est venue d'un dîner de filière organisé à l'Elysée en octobre 2024, avec une quarantaine de participants, alors que le débat portait surtout sur le CO2 et l'échéance de 2035 pour la fin quasi complète des ventes de voitures thermiques. Selon lui, l'urgence était ailleurs : entre le début du Covid et 2024, les constructeurs occidentaux et japonais ont vu leur part de marché en Chine tomber de 65 % à 35 %, tandis que celle des groupes chinois passait de 35 % à 65 %. Dans le même temps, la hausse des coûts de l'énergie en Europe, liée à la guerre en Ukraine, et une dévaluation de 10 % du renminbi ont creusé de 30 % en cinq ans l'écart de coût de revient entre la Chine et l'Europe. Implantée en Chine depuis 30 ans, Valeo dit avoir constaté que le pays était devenu non seulement l'usine du monde, mais aussi un centre mondial de R&D. Périllat décrit ensuite le front industriel et politique constitué autour de ce projet : Forvia, OPmobility, la Fiev, la PFA, Renault et Stellantis ont soutenu la démarche, tout comme l'exécutif français et plusieurs responsables européens. Il estime que l'Europe a changé de doctrine, passant d'une logique centrée sur le consommateur et les prix bas à une logique de défense industrielle. Sur le fond, il juge le texte globalement positif. La filière réclamait 75 % de valeur produite en Europe par véhicule vendu en Europe ; la Commission a retenu 70 %. Il approuve aussi l'exclusion temporaire des batteries du calcul, faute de capacités suffisantes en Europe, avec une localisation progressive. En revanche, il critique un champ limité aux véhicules électrifiés, qui ne représentent qu'environ 30 % des immatriculations actuelles, ainsi que la définition trop large du contenu européen : pour environ 40 % du marché, hors véhicules de flotte et petites citadines électriques, plus d'une centaine de pays liés à l'UE par des accords pourraient bénéficier d'une équivalence européenne. Il défend un protectionnisme de filière, destiné à préserver l'activité et l'emploi automobiles en Europe plutôt qu'à protéger une entreprise particulière....

Sujet - Collectivité : Valeo

Sujet - Nom commun : Industrie -- Aspect politique -- Union européenne
Subventions -- Industrie -- Union européenne