

06/05/2025 - [#Renault](#) , [#Man](#) , [#Peugeot](#) , [#Fiat](#) , [#Stellantis](#)

Stellantis et Renault, unis pour sauver l'industrie européenne

Par Florence Lagarde

Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

Vous êtes abonné

Offrir cet article



Luca de Meo (CEO de Renault Group), John Elkann (Président et CEO par intérim de Stellantis).

Impensable du temps de Carlos Tavares, l'union de Stellantis et Renault à travers les prises de positions communes de John Elkann et Luca de Meo signe-t-elle un tournant ? Dans une interview exclusive au Figaro, les deux patrons plaident pour une nouvelle approche règlementaire de la Commission européenne. Extraits.

L'interview de John Elkann (président de Stellantis et CEO par intérim) et Luca de Meo (CEO de Renault) dans Le Figaro est en soit une petite révolution permise par le départ de Carlos Tavares. D'une rivalité entre deux hommes, on est passé à une complémentarité. Peut-être que ce changement dans les relations des dirigeants de deux groupes européens permettra une prise de conscience des décideurs politiques et fonctionnaires européens.

Déjà en décembre, dès le départ de Tavares, Stellantis rejoignait l'ACEA coupant court au positionnement intransigeant sur la réglementation CO2 qu'il prônait.

Dans l'interview que Le Figaro a publié hier, les deux dirigeants montrent qu'ils partagent les mêmes constats qui ont fait plonger les ventes de véhicules neufs et les mêmes pistes pour inverser la tendance. Beaucoup de ces idées étaient déjà développées par Luca de Meo lorsqu'il était président de l'ACEA et nous en avons souvent rendus compte.

Il y a dans cet interview notamment le constat que les réglementations ont tué les petites voitures, argument qui fait écho à la chronique d'Eric Saint-Frison que nous publions ce jour par un heureux hasard du calendrier.

Voici quelques-unes des citations de cette interview croisée.

Luca de Meo : *"Chez les constructeurs européens, il y a deux écoles de pensée. Celle de Stellantis et du groupe Renault, qui pèsent à eux deux 30 % du marché, et qui veulent produire et vendre des voitures populaires en Europe et pour l'Europe. Et celle des marques premium, pour lesquelles l'Europe compte, certes, mais dont la priorité est l'exportation. Depuis vingt ans, c'est leur logique qui a dicté la réglementation du marché."*

"Les règles européennes font que nos voitures sont toujours plus complexes, toujours plus lourdes, toujours plus chères, et que les gens, pour la plupart, ne peuvent tout simplement plus se les payer."

"Entre 2015 et 2030, le coût d'une Clio aura augmenté de 40 %. Cette augmentation est à 92,5 % attribuable à la réglementation."

John Elkann : *"Ces trois pays [France, l'Italie, et l'Espagne] sont les plus concernés, leurs populations sont les acheteurs de ces voitures dont les prix ont augmenté, et en sont aussi les producteurs. Et ils pèsent ensemble plus que l'Allemagne en termes de production. Il est important que ces pays fassent de la promotion de leur industrie une priorité."*

Luca de Meo : *"Ce que nous demandons, c'est une réglementation différenciée pour les petites voitures, il y a trop de règles conçues pour des voitures plus grosses et plus chères, ce qui ne nous permet pas de faire des petites voitures dans des conditions acceptables de rentabilité. Ce n'est pas possible de traiter une voiture de 3,80 mètres comme une voiture de 5,5 mètres ! Le surcoût est le même sur une petite voiture que sur une grosse berline. Cela grignote une bonne partie de la marge de la petite voiture. Et cela va continuer."*

"Les clients aussi sont perdus. Avant, pour choisir une voiture, c'était simple. Celui qui roulait 25.000 km par an prenait un diesel, celui qui en faisait 10.000 prenait une essence. Facile. Aujourd'hui, il faut faire tourner un algorithme avec 18 critères !"

John Elkann : *"Un quart de notre ingénierie est exclusivement consacré à la réglementation."*

Luca de Meo : *"Il y a cent nouvelles réglementations qui vont s'appliquer d'ici 2030. Elles renchériront encore le prix de nos voitures de 40 %."*

"Un, la réglementation ne doit désormais porter que sur les nouveaux modèles, pas les anciens ; deux, faites-nous des règles par "paquets", plutôt qu'une tous les mois ; et trois, il nous faut un guichet unique à la Commission. Aujourd'hui, il doit y avoir au moins cinq directions générales qui s'occupent d'automobile, et parfois elles ont des stratégies contradictoires. Quand l'une exige la suppression des Pfas, les polluants éternels, ce qui est légitime, l'autre nous demande des voitures à batterie. Or, il n'y a pas de batteries sans Pfas."

John Elkann : *"L'Union européenne s'est focalisée, dans sa légitime ambition environnementale, sur le seul sujet des voitures neuves, et sur la seule cible des véhicules zéro émission. Mais ce qui est important pour notre environnement, c'est de remplacer les 250 millions de voitures en circulation qui sont polluantes et dont la moyenne d'âge ne cesse d'augmenter : elle est de 12 ans en Europe, de 17 ans en Grèce !"*

Luca de Meo : *"Si l'objectif, c'est la réduction globale des émissions de carbone, il faut dire les choses : l'Europe a encore du pain sur la planche. Elle a cru, à tort, que la voiture électrique serait à elle seule la solution miracle."*

John Elkann : *"Ne croyez pas que nous soyons des nostalgiques du XXe siècle. Nous sommes des industriels du XXIe siècle, capables d'offrir au plus grand nombre une gamme de produits complète, du tout-électrique à l'hybride et au thermique de nouvelle génération, comme le montrent les produits que nous avons récemment lancés (Citroën C3, Fiat Grande Panda, Peugeot 3008)."*

Luca de Meo : *"Telle qu'elle est écrite, la directive 2035 induit un marché divisé par deux. Parce qu'il faut être clair, le marché n'achète pas ce que l'Europe veut que nous lui vendions. Remplacer la totalité des volumes actuels par de l'électrique, dans ces conditions, nous n'y arriverons pas."*

John Elkann : *"En Chine, aux États-Unis et dans les pays émergents, ils construisent des politiques industrielles fortes. En Europe, nous discutons avec des États qui ont malheureusement peu de marge de manœuvre, et une Commission européenne qui a peu de capacité à faire."*

Luca de Meo : *"Tous les pays dans le monde qui ont une industrie automobile s'organisent pour protéger leur marché. Sauf l'Europe."*

John Elkann : *"2025, c'est un moment charnière. Le marché chinois va dépasser ceux de l'Europe et des États-Unis réunis. L'Europe doit choisir si elle veut encore être une terre d'industrie automobile ou un simple marché. Dans cinq ans, à ce rythme de déclin, il sera trop tard. Le sort de l'industrie automobile européenne se joue cette année."*

"À ce rythme, si la trajectoire ne change pas, nous devons prendre dans les trois ans qui viennent des décisions douloureuses pour l'appareil de production. À l'inverse, s'il y a une mobilisation autour d'un choix politique clair, si nous recréons un marché et des volumes, nous sommes l'un et l'autre convaincus que nous pourrions continuer à produire en Europe, y compris en Europe de l'Ouest."