

autoactu.com

[Accueil](#) /

[Actualités](#) /

[Constructeurs](#) /

Renault rejoint Stellanti...

15/06/2026 - [#Renault](#) , [#Bmw](#) , [#Mercedes-Benz](#) , [#Renault Group](#) , [#Stellantis](#)

Renault rejoint Stellantis et Volkswagen pour peser sur le "Made in Europe"

Par Florence Lagarde

Inclus dans votre abonnement

Offrir cet article



L'usine Renault de Douai qui fabrique les Renault Mégane E-Tech, Scénic E-Tech, Renault 5 mais aussi des Nissan Micra et Mitsubishi Eclipse Cross.

Quatre mois après leur premier plaidoyer commun en faveur d'un "Made in Europe" automobile, Stellantis et Volkswagen Group reviennent à la charge, cette fois rejoints par Renault Group. Ensemble, les trois constructeurs, qui représentent plus de 60% de la production automobile européenne, publient une contribution détaillée visant à amender le projet d'Industrial Accelerator Act (IAA) présenté par la Commission européenne.

Cette nouvelle prise de position marque une évolution importante ([Télécharger le document](#)).

En février dernier, Oliver Blume, directeur général du groupe Volkswagen, et Antonio Filosa,

directeur général de Stellantis, avaient surtout poussé le principe d'un label "Made in Europe" donnant accès à des avantages réglementaires et fiscaux pour les véhicules produits sur le continent. Leur tribune commune était avant tout un manifeste politique en faveur d'une politique industrielle européenne plus affirmée. Le texte était volontairement ouvert, aucun seuil précis n'était indiqué.

Depuis, la Commission a dévoilé en mars son projet de règlement et le débat est entré dans une phase beaucoup plus technique. La contribution publiée cette semaine ne porte plus sur le principe mais sur les modalités d'application du futur dispositif. Elle formule des propositions précises sur les seuils de contenu européen, les batteries, les règles d'origine, les bonus CO2 ou encore le périmètre géographique du dispositif.

Une alliance de constructeurs généralistes

L'arrivée de Renault est importante à plusieurs titres. Elle met fin à une sorte de distance que les deux constructeurs français ont longtemps entretenue dans les débats publics et donne un signal d'unité. Avec le groupe Volkswagen, cela consolide un front commun entre les principaux constructeurs généralistes européens, dont les préoccupations diffèrent sensiblement de celles des marques premium allemandes.

Les trois groupes partagent en effet une même exposition sur un marché où la clientèle est très sensible au prix et à la nécessité de produire des véhicules électriques accessibles. Ils sont confrontés à une double contrainte : préserver leur compétitivité face à la concurrence chinoise tout en supportant des coûts de production européens sensiblement plus élevés.

Cette problématique est particulièrement aiguë pour les constructeurs positionnés sur les segments B et C, où la sensibilité au prix est beaucoup plus forte que pour des groupes comme Mercedes ou BMW, dont les marges et le positionnement premium permettent d'absorber plus facilement certains surcoûts industriels ou réglementaires.

Cette différence d'intérêts apparaît en filigrane dans plusieurs propositions du document, notamment la demande d'un report à 2030 de l'obligation de recourir à des cellules de batteries européennes, l'instauration d'une voie de conformité spécifique pour les petits véhicules électriques ou encore la création d'aides destinées à compenser les surcoûts de production en Europe.

Une position distincte de celle de l'ACEA

Cette initiative mérite également d'être distinguée de la position portée par l'ACEA.

L'association européenne des constructeurs automobiles n'a pas publié de prise de position équivalente sur le sujet. Son président est actuellement **Ola Källenius**, directeur général de Mercedes-Benz, dont les priorités industrielles ne recoupent pas nécessairement celles des constructeurs généralistes engagés dans cette démarche.

En choisissant de s'exprimer directement et collectivement, Renault, Stellantis et Volkswagen Group cherchent à peser eux-mêmes sur les arbitrages européens plutôt que de passer par la seule représentation sectorielle de l'ACEA. Le fait que ces trois groupes représentant plus de 60% de la production européenne se regroupent autour d'un texte commun renforce mécaniquement leur poids politique dans les discussions en cours.

Du principe aux propositions concrètes

Là où la tribune de février évoquait simplement la nécessité de définir des critères "Made in

Europe", le nouveau document propose un cadre complet. Les trois constructeurs souhaitent notamment que le taux retenu de localisation soit 70% de la valeur d'un véhicule et que si 70% de la flotte d'un constructeur respecte ces critères, il puisse accéder à l'ensemble des bénéfices associés au Made in Europe (au lieu de 85% dans la proposition de la Commission). Cela a le mérite de la simplicité avec un "taux unique" de 70%. Cette combinaison vise à leur laisser une marge de flexibilité de 30% pour maintenir (et développer) certains approvisionnements ou partenariats stratégiques hors du continent.

L'un des points les plus sensibles du document concerne la définition même de l'Europe. Alors que les débats autour de l'Industrial Accelerator Act ont fait émerger différentes options, Renault, Stellantis et Volkswagen plaident pour un périmètre strictement limité à l'Union européenne et à l'Espace économique européen (UE27 + EEE). A noter que la Grande-Bretagne en est exclue malgré l'imbrication de son industrie automobile avec l'Union européenne. Les trois constructeurs demandent aussi que le "Made in Europe" ne soit pas apprécié uniquement à travers l'origine des composants. Ils veulent y intégrer l'ensemble des opérations qui créent de la valeur industrielle sur le continent : l'assemblage du véhicule, mais aussi l'emboutissage, la soudure, la peinture, l'ingénierie, la R&D et le travail qualifié associé à ces activités. Leur argument est qu'une voiture ne se résume pas à la somme de ses pièces : une part essentielle de sa valeur vient de sa conception, de son industrialisation et de sa fabrication. Cette définition vise à éviter que de simples opérations d'assemblage puissent donner accès aux avantages du dispositif "Made in Europe".

Autre évolution significative : la question des batteries. Les constructeurs considèrent que les objectifs de localisation fixés par la Commission sont aujourd'hui irréalistes et réclament à la fois un calendrier plus progressif et des mécanismes de soutien aux fabricants européens de cellules. S'ils soutiennent l'objectif de développer une filière européenne des batteries, ils estiment que le calendrier proposé par la Commission n'est pas compatible avec la réalité industrielle.

Ils demandent ainsi que l'obligation d'utiliser des cellules produites en Europe ne s'applique qu'à partir de 2030 et non dès 2028. Leur argument est double. D'une part, les financements européens destinés à soutenir l'industrie des batteries ne devraient être pleinement disponibles qu'à partir du prochain cadre financier pluriannuel, soit après 2028. D'autre part, les groupes qui ont fait le choix d'investir massivement dans la création de capacités de production européennes seraient paradoxalement pénalisés par une échéance trop précoce. Renault, Stellantis et Volkswagen soulignent qu'ils consacrent des milliards d'euros au développement d'usines de batteries et de coentreprises dédiées en Europe, dont la montée en puissance prendra encore plusieurs années. A l'inverse, ils estiment qu'une obligation trop rapide avantagerait les constructeurs qui se contentent aujourd'hui d'acheter des cellules auprès de fournisseurs déjà établis, souvent asiatiques. Les trois groupes réclament également un soutien financier européen aux coûts d'exploitation des usines de cellules afin de compenser l'écart de compétitivité avec les producteurs étrangers pendant la phase critique de montée en cadence de l'industrie européenne des batteries.

Au-delà des critères industriels eux-mêmes, les trois constructeurs insistent sur la nécessité de bâtir un dispositif simple, lisible et facilement contrôlable. Ils estiment que la proposition

actuelle de la Commission risque d'aboutir à une multiplication des définitions du "Made in Europe" selon les réglementations concernées, créant de l'incertitude pour les industriels et une complexité administrative importante. Renault, Stellantis et Volkswagen demandent donc l'adoption d'une définition unique applicable à l'ensemble des dispositifs européens. Ils alertent également sur les difficultés pratiques liées au contrôle de l'origine de milliers de composants provenant d'une chaîne d'approvisionnement très fragmentée, où interviennent de nombreuses PME. Derrière cette demande de simplification se dessine une volonté de limiter les coûts administratifs de mise en oeuvre du "Made in Europe".

Ensemble, les trois groupes tentent d'influencer l'écriture finale du futur dispositif européen, en faisant valoir qu'un "Made in Europe" efficace ne doit pas seulement protéger l'industrie du continent, mais aussi permettre aux constructeurs qui y produisent massivement de rester compétitifs.

Par **Florence Lagarde**

Florence Lagarde est journaliste spécialisée dans l'économie automobile et directrice de la rédaction d'Autoactu.com, qu'elle a contribué à développer... [voir plus](#)