

Renault défend sa stratégie de durabilité

Publié le 10 juin 2026 à 10h00

Diffusé sur [RSE](#)

3 minutes de lecture Dépêche n°752111

À usage unique de GenAct .

<https://www.aefinfo.fr/depeche/752111-renault-defend-sa-strategie-de-durabilite>

Par [Adeline Haverland](#)

100 % de ventes électrifiées en Europe et 50 % hors d'Europe d'ici à 2030. C'est l'objectif fixé, en mars dernier, par Antonio Filosa, le nouveau PDG de Renault, à l'occasion de la présentation de la nouvelle stratégie du groupe FutuREady pour la période 2026 2030. Alors que certains constructeurs reculent leurs objectifs d'électrification, le fabricant français mise, au contraire, sur l'accélération de sa stratégie de développement durable et entend le faire savoir.



La Renault Embleme n'émet de 5 tonnes de CO2e sur l'ensemble de son cycle de vie | Crédit image : AEFInfo - AH

"Nous n'avons probablement pas fait assez, ces dernières années, pour montrer que nous prenions le sujet de la durabilité au sérieux", reconnaît Christian Stein, responsable communication du groupe Renault. Pour rectifier le tir, le fabricant français a convié une cinquantaine de journalistes de toute l'Europe, lundi 8 juin, dans son technocentre de Guyancourt dans les Yvelines. L'objectif : "montrer que la durabilité est au coeur la stratégie de l'entreprise, qu'elle est partout de l'innovation jusqu'à la fin de vie des produits en passant par la

La durabilité à l'étape de l'innovation

Pour cela, c'est vers le garage Futurama, situé au sous sol du technocentre, que la visite commence. Dans ce laboratoire de l'innovation, les ingénieurs imaginent la voiture de demain. Matériaux recyclés, réduction du nombre de composants, solutions pour alléger le poids des véhicules, nouvelles matières : tout est testé. "Nous avons totalement carte blanche", précise Laurent Mouchet, directeur avant projet ingénierie de Renault.

C'est d'ici qu'est sorti le Renault Emblème, une voiture qui émet à peine cinq tonnes de CO₂e sur l'ensemble de son cycle de vie contre 50 tonnes pour un véhicule standard. Pour parvenir à ce résultat, les équipes ont intégré 50 % de matériaux recyclés dans la conception du véhicule, et réduit de 70 % l'empreinte carbone sur la production des composants. Elles ont également transformé l'intérieur du véhicule. "Cette voiture est 'color less'", explique Éléonore Lebec, senior désigner chez Renault, "nous avons fait le choix de nous passer de la dernière étape de teinture des textiles pour laquelle de nombreux produits chimiques sont nécessaires".

Ambitieux, le véhicule n'est pourtant pas disponible en concession. "Il s'agit d'une démonstration qui permet de montrer au marché et à nos concurrents 'nous sommes capables de le faire' mais sa production n'est pas encore possible à l'échelle industrielle", indique Cléa Martinet.

Poursuite des objectifs

À l'heure du backlash et alors que certains de ses concurrents reculent, à l'image de Stellantis qui, en février dernier, a décidé de revenir en arrière sur sa stratégie sur l'électrique, Renault continue de miser sur les wattures pour tenir ses engagements "net zero" à l'horizon 2050 et dès 2040 sur son périmètre Europe.

En mars dernier, lors de la présentation de la nouvelle stratégie du groupe pour la période 2026 2030, Antonio Filosa, le nouveau PDG du groupe, a fixé comme objectif 100 % de ventes électrifiées en Europe et 50 % hors d'Europe d'ici à la fin de la décennie. Plus précisément, la marque vise 50 % de tout électrique et 50 % d'hybrides en Europe. À titre de comparaison, à date, les véhicules uniquement thermiques représentent plus de 40 % des ventes de l'entreprise. "À l'heure où certaines entreprises reviennent sur leurs engagements, il est important pour nous de montrer que nous sommes toujours là, que nous maintenons le cap de la transition", défend Christian Stein.

Avantage fiscal pour les petits véhicules électriques

Le discours est un peu plus flou quand il s'agit de discuter des normes européennes dites Cafe (corporate average fuel economy). Si Renault se dit confiant dans sa capacité de respecter ses objectifs de baisse d'émissions de CO₂ pour la période 2025 2027, le constructeur se félicite de la décision de la Commission européenne du 3 mars 2025 de retenir la moyenne sur les trois

années plutôt qu'une contrainte annuelle stricte. "La demande de véhicules électriques augmente fortement mais pas à un rythme suffisant pour être en ligne avec la régulation, cela aurait donc pénalisé les constructeurs", pointe Cléa Martinet.

Pour mémoire, dès 2024, l'ancien PDG de Renault Luca de Meo avait plaidé pour la suspension de l'application des normes Cafe. En décembre 2025, l'exécutif européen a proposé un **assouplissement du règlement en visant une réduction des 90 %** des émissions à la sortie du pot d'échappement d'ici à 2035 contre 100 % précédemment. La mesure est en cours d'examen par les deux colégislateurs européens, Conseil de l'UE et Parlement européen.

Le groupe qui produit 500 000 véhicules en France se dit également favorable au principe de préférence européenne introduit par l'**industrial accelerator act** (également en cours de négociation par les institutions européennes). "Le taux de 70 % de contenu européen pour bénéficier d'une aide publique ou accéder à un marché public retenu par la Commission nous semble pertinent, explique Cléa Martinet, mais nous plaidons également pour la mise en place d'un avantage fiscal pour les petits véhicules électriques afin de booster la demande tout en répondant aux attentes du consommateur européen".