Information Presse
R.P.2026-96

Vaucresson, le 16 octobre 2026

« Made with Europe »-Toyota en appelle au partenariat et au pragmatisme afin de garantir la compétitivité du secteur automobile européen

- Toyota plaide en faveur d'une approche réglementaire « Made with Europe » qui reconnaît le rôle majeur des partenaires de confiance, notamment le Royaume-Uni, la Turquie et le Japon.
- Les objectifs de réduction des émissions de CO_2 doivent être pragmatiques, atteignables et respecter le principe de neutralité technologique, avec une période de mise en conformité à l'horizon 2030 et des mesures de flexibilité à l'horizon 2035.
- Les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants éligibles (Vehicles Running Exclusively on Eligible Fuels ou VEEF) devraient être considérés comme des véhicules zéro émission.
- Les véhicules à pile à combustible devraient rester exclus du champ d'application jusqu'à ce que ce marché se développe davantage.
- Le mandat britannique relatif aux véhicules zéro émission (Zero Emission Vehicle ou ZEV) devrait s'aligner sur l'approche et le calendrier de l'UE, et inclure l'échéance 2035.

Alors que les législateurs de l'UE dessinent les contours de l'Industrial Accelerator Act (IAA) et du « paquet automobile », et que le gouvernement britannique réexamine son mandat ZEV, Toyota appelle les responsables politiques à faire preuve de pragmatisme et d'esprit de partenariat, afin de garantir l'avenir de l'industrie automobile européenne.

Toyota s'exprime en sa qualité de constructeur présent depuis plus de 60 ans sur le marché européen, où il conçoit, développe et produit des véhicules, des moteurs thermiques et des systèmes hybrides, et investit dans le développement des compétences et du savoir-faire aux côtés de ses partenaires et fournisseurs européens.

« Toyota a toute sa place en Europe. Nous sommes un constructeur européen et nous souhaitons voir l'industrie automobile européenne prospérer », a expliqué Yoshihiro Nakata, Président et CEO de Toyota Motor Europe.

Toyota, qui soutient pleinement les objectifs climatiques de l'Europe, a la conviction que les décisions qui seront prises au cours des prochains mois devront allier ambition et pragmatisme, notamment en prévoyant des règles qui reflètent la demande réelle des clients, font preuve d'ouverture à l'égard de toutes les technologies permettant de réduire les émissions de CO_2 et reconnaissent le rôle majeur joué par les partenaires de confiance.

Du « Made in Europe » au « Made with Europe »

Toyota soutient l'objectif de l'Industrial Accelerator Act visant à renforcer le socle industriel de l'Europe. Toutefois, il faut avoir l'envergure de ses ambitions. Grâce à sa collaboration avec des partenaires de confiance, tels que le Royaume-Uni, la Turquie et le Japon, le marché européen représente environ 31 millions de véhicules, et c'est précisément l'envergure dont il a besoin pour rester compétitif à l'échelle mondiale.

Pour Toyota, une règle imposant un assemblage exclusivement limité à l'UE enverrait un mauvais signal aux investisseurs de longue date. En effet, un véhicule fabriqué en Europe représente bien plus que la simple origine de ses composants. Il reflète également toutes les activités d'ingénierie, de recherche et développement et d'assemblage ainsi que les emplois qualifiés qui participent à sa fabrication. Toyota appelle les législateurs de l'UE à prendre les mesures suivantes :

- Adopter une approche « Made with Europe », afin de reconnaître le rôle joué par un nombre limité de partenaires de confiance liés par un accord de libre-échange ou une union douanière, avec lesquels il existe une réciprocité totale, parmi lesquels le Royaume-Uni, la Turquie et le Japon.
- Introduire progressivement des exigences en matière de contenu européen, en visant un taux de 70 % au bout de trois ans, sur la base de la valeur départ usine du véhicule et en tenant compte de la valeur créée par les activités d'ingénierie, de R&D et d'assemblage final.
- Ne pas appliquer les exigences de fond concernant le secteur automobile avant 2030, conformément aux cycles d'investissement liés au développement des véhicules et à la chaîne d'approvisionnement.
- Fixer un seuil plus réaliste pour les ventes totales de véhicules, à savoir 70 %, afin de favoriser la production européenne et d'éviter le seuil proposé de 85 %, qui engendre des risques disproportionnés en matière de conformité.
- Appliquer un ensemble cohérent de règles concernant les marchés publics, les mesures incitatives et les flottes d'entreprise, de manière à ce que les véhicules produits en collaboration avec des partenaires de confiance soient éligibles au même titre.
- Exclure temporairement les véhicules à pile à combustible des règles de localisation pour laisser au marché et à la chaîne d'approvisionnement européenne le temps de se développer avant l'entrée en application de ces règles.

Des règles en matière d'émissions de CO_2 à la fois ambitieuses et réalisables, en phase avec la demande du marché

Le « paquet automobile » devrait maintenir un cap ambitieux pour 2035. Il doit également donner aux constructeurs la flexibilité nécessaire pour s'adapter au rythme réel de l'évolution de la demande des clients et du marché. Selon les prévisions, les modèles électriques à batterie devraient représenter environ 45 % des véhicules neufs d'ici 2030, alors que les règles actuelles imposent un taux supérieur à 55 %. Pour les utilitaires légers, l'écart est encore plus grand. Sans un certain niveau de flexibilité, les constructeurs seront contraints d'engager des dépenses pour la mise en conformité plutôt que d'investir dans les technologies dont l'Europe a besoin.

Toyota appelle donc les législateurs de l'UE à prendre les mesures suivantes :

- Introduire une période de mise en conformité de cinq ans, de 2028 à 2032, afin d'assurer une transition plus fluide en 2030 et 2031, et fixer un objectif de réduction des émissions de CO_2 de 90 % à l'horizon 2035, avec des mesures de flexibilité supplémentaires concernant les carburants renouvelables et l'acier vert afin de combler l'écart qui subsiste.
- Traiter les utilitaires légers à part, avec un objectif de réduction de 35 % à l'horizon 2030 et de 80 % à l'horizon 2035, ainsi qu'un échelonnement sur cinq ans, afin de tenir compte des besoins des entreprises clientes en matière d'autonomie, de charge utile et de disponibilité.
- Considérer les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants renouvelables éligibles [VEEF] comme des véhicules zéro émission, selon une définition unique à l'échelle de l'UE répondant à la directive sur les énergies renouvelables (RED III).
- Réexaminer les objectifs régulièrement si la demande ou l'infrastructure ne se développe pas comme prévu.

Un cadre réaliste pour le Royaume-Uni, en phase avec l'UE - Toyota se félicite de la révision par le gouvernement britannique du mandat ZEV. La transition vers des véhicules zéro émission doit se poursuivre, mais à un rythme qui tient compte de la demande réelle des clients. À seulement trois ans de l'échéance de 2030, les décisions en matière d'investissement prises aujourd'hui orienteront la production jusqu'en 2035 et au-delà. Les constructeurs et les fournisseurs ont besoin d'un cadre clair et réaliste pour investir en toute confiance.

Toyota formule plusieurs demandes auprès du gouvernement britannique :

- Fixer des niveaux réalistes pour 2030, avec une part maximale de véhicules zéro émission de 50 % pour les modèles de tourisme et de 40 % pour les utilitaires légers, avec des mesures de flexibilité.
- Définir le cadre pour 2035 dès à présent, afin de donner une orientation à long terme au secteur.
- Proposer des options pratiques en matière de mise en conformité, en prolongeant les mesures de flexibilité jusqu'en 2035.
- Rapprocher davantage sa réglementation de celle de l'UE en adoptant une approche similaire sur cinq ans.
- Considérer les carburants renouvelables comme une voie vers la décarbonation et envisager un équivalent britannique de l'approche VEEF de l'UE.
- Terminer la révision du mandat ZEV en 2027.

« L'isolement nous affaiblit. L'Europe dispose des capacités, des ressources humaines et des partenaires de confiance nécessaires pour jouer un rôle de premier plan, mais la législation doit tenir compte du rythme auquel les clients peuvent et souhaitent s'adapter. Notre principale demande est le "Made with Europe", car ensemble, nous sommes plus forts », a déclaré Matt Harrison, COO de Toyota Motor Europe.

Vous trouverez des informations complémentaires dans le document joint.

Le Groupe Toyota est un acteur majeur du secteur automobile en Europe et en France. Le Groupe Toyota, présent en France depuis 1967, y est aujourd'hui solidement implanté avec ses marques Toyota et Lexus grâce à un réseau de près de 320 concessionnaires, son centre de design européen ED^2 à Sophia-Antipolis (Alpes-Maritimes), son siège responsable de la distribution à Vaucresson (Hauts-de-Seine), son site de production à Onnaing-Valenciennes (Nord) et ses deux plateformes logistiques véhicules et pièces situées respectivement à Onnaing et au Pouzin (Ardèche).

À Onnaing, Toyota Motor Manufacturing France (TMMF) emploie 4 800 des 12 000 salariés de Toyota en France et produit les Yaris et Yaris Cross. Avec un record de 283 465 véhicules assemblés en 2025, le site est le premier site automobile français en volume. Certifiée Origine France Garantie pour la cinquième année consécutive en 2026, la Yaris Cross est la voiture la plus produite en France et la Toyota la plus vendue en France et en Europe.

En 2025, le Groupe Toyota France a immatriculé plus de 132 000 véhicules neufs. Engagé dans la décarbonation de la mobilité, le Groupe Toyota développe une stratégie multi-technologies qui permet de réduire les émissions de CO_2 tout en proposant diverses solutions acceptables pour le plus grand nombre et adaptées aux infrastructures disponibles localement. Cette stratégie s'appuie notamment sur l'hybride (rechargeable ou non) dont le moteur thermique pourra être alimenté par des carburants décarbonés, et l'électrique à batterie ou à pile à combustible hydrogène.