

Revue de presse - synthèse

Période : du 17 au 24 juillet 2026



La revue de presse est une synthèse des principaux sujets d'actualité que nous avons repérés et sélectionnés dans le but de vous permettre de vous tenir informé rapidement sur les grandes thématiques de la mobilité suivies par le MAP.

Accessibilité : L'intégralité de cette revue de presse est accessible aux membres Club Actu.
Fréquence : Hebdomadaire.

Marché, technologie, compétitivité : l'automobile à l'heure des grands équilibres

Concurrence internationale, électrification, véhicule défini par logiciel, intelligence artificielle, pouvoir d'achat ou encore infrastructures de recharge : cette sélection d'articles met en lumière les multiples transformations qui redessinent aujourd'hui l'industrie automobile. Au-delà de l'actualité immédiate, cette revue de presse propose une lecture structurée des grands enjeux qui façonnent les mobilités de demain et souligne combien les dimensions industrielles, technologiques et économiques sont désormais indissociables.

Sommaire

Un marché automobile sous pression

- Toyota craint pour sa survie et va miser sur quelques modèles électriques (*Auto Moto*)
- Gouvernement et constructeurs d'accord pour crier : vive la voiture (*Les Échos – Historique*)
- La voiture électrique a porté le marché automobile européen au premier semestre (*Auto Moto*)
- La réglementation et la fiscalité déterminantes dans la perte de 600 000 voitures par an sur le marché français (*Autoactu.com*)
- « C'est la double peine » : comment la réglementation européenne et la fiscalité française font plonger le marché automobile (*Le Figaro*)

L'automobile à l'heure du véhicule logiciel

- Voiture connectée : le défi de la souveraineté des données (*Les Échos*)
- SDV : et si les constructeurs avaient oublié l'automobiliste ? (*L'Auto-Journal*)
- À cause de l'IA, votre prochaine voiture coûtera sûrement bien plus cher (*Auto Moto*)

Préserver une mobilité économiquement accessible

- Laurent Desroufflet : « L'automobile est devenue une variable d'ajustement budgétaire » (*Journal de l'Automobile*)
- Leclerc accélère sur la recharge électrique avec un nouveau partenariat (*Auto Infos*)

Synthèse globale

Un marché automobile sous pression

Ce qu'il faut retenir : Le marché automobile européen traverse une phase de transformation qui dépasse largement les seules évolutions technologiques. Les articles réunis dans cette rubrique mettent en évidence un secteur confronté simultanément à une concurrence internationale renforcée, à l'accélération de l'électrification, à une pression réglementaire croissante et à un recul durable des volumes sur certains marchés nationaux.

Cette recomposition soulève une question centrale : comment préserver la compétitivité industrielle européenne tout en poursuivant les objectifs de transition énergétique ? L'intérêt de cette sélection réside également dans la présence d'un article historique publié il y a cinquante ans, qui montre que plusieurs interrogations structurantes sur la place de l'automobile dans l'économie française étaient déjà formulées dès les années 1970.

Toyota craint pour sa survie et va miser sur quelques modèles électriques

Auto Moto – 24 juillet 2026

Les principaux enseignements

- Toyota affiche publiquement un niveau d'inquiétude rarement exprimé par un constructeur occupant pourtant la première place mondiale.
- Le groupe considère que l'accélération de la concurrence, en particulier chinoise, impose une transformation profonde de ses méthodes de développement.
- La future Corolla 100 % électrique est appelée à jouer un rôle stratégique dans cette évolution, bien au-delà du lancement d'un nouveau modèle.
- Les déclarations d'Akio Toyoda traduisent une prise de conscience de la rapidité avec laquelle les équilibres industriels mondiaux évoluent.
- L'article illustre les défis auxquels sont confrontés les constructeurs historiques : préserver leurs atouts industriels tout en adaptant leur organisation à un environnement devenu beaucoup plus compétitif.

Les chiffres clés

- **2025** : Toyota demeure le premier constructeur automobile mondial.
- **100 % électrique** : positionnement annoncé de la future génération de Corolla évoquée dans l'article.

Citations

« Il semble y avoir un sentiment de crise considérable au sein de l'entreprise. »

« Si cela arrive, c'est fini. »

« Je pense que nous sommes en train de perdre face à la Chine. »

L'essentiel

Premier constructeur mondial en 2025, Toyota affiche pourtant une inquiétude inhabituelle face aux mutations du marché automobile. Dans un entretien accordé à la chaîne NHK, son président Akio Toyoda reconnaît que le groupe traverse une période de remise en question profonde, alimentée par la montée en puissance des constructeurs chinois et par la rapidité des évolutions technologiques.

La future Corolla électrique apparaît comme un symbole de cette transformation. Au-delà du véhicule lui-même, c'est la capacité du constructeur à accélérer ses cycles de développement et à faire évoluer sa culture industrielle qui est en jeu. Plusieurs ingénieurs du groupe estiment que Toyota ne peut plus s'appuyer uniquement sur les méthodes qui ont construit son succès passé.

L'article met ainsi en lumière une réalité désormais largement partagée dans l'industrie automobile : l'avantage compétitif ne repose plus uniquement sur la qualité de fabrication, mais également sur la vitesse d'innovation, la maîtrise du logiciel et la capacité d'adaptation des organisations.

Gouvernement et constructeurs d'accord pour crier : vive la voiture

Les Échos – 24 juillet 2026 - Article historique – Première publication : 30 juin 1976

Les principaux enseignements

- Cette republication rappelle que les interrogations sur l'avenir de l'industrie automobile française ne sont pas nouvelles.
- Dès 1976, pouvoirs publics et industriels identifient les conséquences durables du premier choc pétrolier sur l'organisation de la filière.
- Le texte souligne déjà la nécessité d'une stratégie industrielle de long terme et d'une réflexion sur la place de l'automobile dans l'économie nationale.
- Les thèmes abordés — compétitivité, concurrence internationale, évolution des usages, restructuration industrielle — résonnent avec une étonnante actualité.
- L'article apporte une profondeur historique à la sélection en montrant que certaines préoccupations contemporaines s'inscrivent dans un temps long.

Les chiffres clés

- **30 juin 1976** : date de publication originale de l'article.
- **1973** : année de référence des records commerciaux évoqués.
- **1975** : réalisation d'un rapport interministériel consacré à l'avenir de l'automobile.
- **240 000 salariés** : effectifs directs de l'industrie automobile française mentionnés.

Citations

« Aujourd'hui, la crise semble écartée, mais il serait dangereux de croire que tout peut recommencer comme avant. »

« Des bouleversements se préparent qui frapperont inévitablement l'industrie automobile au cours des prochaines années. »

« L'usage de l'automobile est un facteur de liberté, mais son abus engendre le désordre. »

L'essentiel

Publié à l'origine le 30 juin 1976, cet article est reproduit dans cette sélection sous la mention « Historique ». Il revient sur les réflexions engagées après le premier choc pétrolier, à un moment où l'industrie automobile française retrouve progressivement des perspectives plus favorables sans que les pouvoirs publics considèrent pour autant la crise comme définitivement terminée.

Le ministre de l'Industrie, Michel d'Ornano, appelle alors à anticiper les transformations profondes qui attendent le secteur. Le texte évoque déjà les enjeux de compétitivité, l'évolution du marché intérieur, la concurrence étrangère, les mutations de la sous-traitance ainsi que les conséquences économiques et sociales des changements à venir.

Cinquante ans après sa publication, cet article apporte un éclairage particulièrement intéressant. Sans établir de parallèle direct avec la situation actuelle, il montre que les débats sur l'avenir de l'automobile, la nécessité d'une politique industrielle et les conditions de développement de la filière s'inscrivent dans une réflexion de longue durée.

La voiture électrique a porté le marché automobile européen au premier semestre

Auto Moto – 23 juillet 2026

Les principaux enseignements

- Le marché automobile européen retrouve une dynamique positive au premier semestre 2026, principalement portée par la progression des véhicules électriques.
- Les politiques publiques de soutien continuent d'exercer une influence significative sur les immatriculations de véhicules à batterie.
- Malgré cette progression, les véhicules hybrides demeurent la motorisation la plus répandue sur le marché européen, traduisant une électrification progressive du parc.
- Les évolutions diffèrent fortement selon les États membres, soulignant le rôle déterminant des politiques nationales d'accompagnement.
- Les constructeurs historiques conservent leur position dominante, mais la progression continue des marques chinoises confirme une intensification de la concurrence. **Les**

Chiffres clés

- **5,9 millions** de véhicules immatriculés au premier semestre 2026.
- **+5,7 %** : progression du marché européen sur six mois.
- **+13,6 %** : évolution des immatriculations en juin.
- **1,2 million** de véhicules électriques immatriculés.
- **+40,5 %** : progression des ventes de véhicules électriques.
- **20,7 %** : part de marché des véhicules électriques (contre **15,6 %** un an auparavant).
- **37,3 %** : part de marché des véhicules hybrides.
- **+22,5 %** : progression des hybrides rechargeables.
- **+13,2 %** : progression des hybrides classiques.

- **+62,9 %** : progression des ventes de véhicules électriques en France.
- **+48 %** : Allemagne.
- **+41,2 %** : Danemark.
- **26,5 %** : part de marché du groupe Volkswagen.
- **16,4 %** : part de marché de Stellantis.
- **10,5 %** : part de marché du groupe Renault.

Citations

« Le marché continue de bénéficier d'une solide demande pour les électriques, principalement alimentée par les mesures de soutien. »

L'essentiel

Les statistiques publiées par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) confirment une reprise du marché européen au premier semestre 2026. Cette progression est essentiellement portée par les véhicules électriques, dont les immatriculations progressent fortement et représentent désormais plus d'un véhicule neuf sur cinq.

L'article souligne toutefois que cette évolution ne traduit pas un basculement uniforme vers le tout électrique. Les véhicules hybrides demeurent la première motorisation choisie par les automobilistes européens, tandis que les véhicules essence poursuivent leur recul.

Au-delà des évolutions technologiques, les résultats mettent également en évidence l'importance des dispositifs publics de soutien à l'achat, dont les effets demeurent déterminants dans plusieurs États membres. Enfin, la hiérarchie des constructeurs reste dominée par les groupes européens, même si les constructeurs chinois poursuivent leur montée en puissance sur le marché continental.

La réglementation et la fiscalité déterminantes dans la perte de 600 000 voitures par an sur le marché français

Autoactu.com – 24 juillet 2026

Les principaux enseignements

- Le recul durable du marché français est présenté comme la conséquence d'un cumul de facteurs réglementaires, fiscaux et économiques.
- Les organisations professionnelles estiment que cette contraction dépasse largement les fluctuations conjoncturelles traditionnellement observées sur le marché automobile.
- La baisse des volumes constitue un enjeu industriel majeur pour l'ensemble de la filière : constructeurs, distributeurs, réparateurs et services associés.
- L'article met en évidence les risques que représente un renouvellement plus lent du parc automobile, tant pour l'industrie que pour les objectifs de décarbonation.
- Les représentants de la filière appellent à une plus grande stabilité des politiques publiques afin de restaurer la confiance des consommateurs.

Parmi les principaux indicateurs :

- **600 000 véhicules** : baisse annuelle estimée du marché français par rapport à son niveau historique.
- Évolution des immatriculations françaises sur plusieurs années.
- Données relatives au vieillissement du parc automobile.
- Comparaisons avec les principaux marchés européens.

Citations

« Nous sommes confrontés à un décrochage structurel du marché. »

« La réglementation et la fiscalité sont devenues des facteurs déterminants dans les décisions d'achat. »

L'essentiel

Autoactu.com analyse les raisons du recul durable des immatriculations en France et met en avant l'effet combiné de plusieurs facteurs : inflation, évolution du pouvoir d'achat, multiplication des normes, fiscalité et incertitudes réglementaires.

Selon les représentants de la filière interrogés, cette situation conduit les ménages à différer le renouvellement de leur véhicule, contribuant ainsi au vieillissement du parc roulant. L'article souligne que cette contraction ne constitue plus une simple conséquence de la crise sanitaire ou des difficultés d'approvisionnement, mais tend à s'installer durablement.

Au-delà des volumes de vente, cette évolution soulève des enjeux industriels importants pour l'ensemble de l'écosystème automobile. Elle interroge également la capacité des politiques publiques à accompagner simultanément la transition énergétique et le maintien d'un marché suffisamment dynamique pour permettre le renouvellement du parc.

« C'est la double peine » : comment la réglementation européenne et la fiscalité française font plonger le marché de l'automobile en France

Le Figaro – 21 juillet 2026

Les principaux enseignements

- L'article s'appuie sur une étude réalisée par Roland Berger à la demande de la PFA, Mobilians, Sesam LLD et Avere-France, qui attribue une part importante du recul du marché automobile français aux évolutions réglementaires et fiscales.
- Selon les organisations professionnelles, la hausse du prix moyen des véhicules résulte moins d'une augmentation des marges des constructeurs que du renforcement des normes européennes et de la montée en puissance de motorisations plus coûteuses.
- L'article souligne que l'accumulation des normes de sécurité et de décarbonation contribue à la disparition progressive des petites voitures d'entrée de gamme, devenues difficiles à produire à un coût compatible avec leur clientèle traditionnelle.
- Les représentants de la filière dénoncent également l'instabilité de la fiscalité française, jugée préjudiciable tant pour les particuliers que pour les professionnels, notamment en matière de location longue durée et de renouvellement des flottes.

- Au-delà des difficultés économiques du marché, les organisations interrogées mettent en garde contre les conséquences d'un ralentissement du renouvellement du parc automobile, considéré comme un frein à la décarbonation.

Les chiffres clés

- **21 811 €** : prix moyen d'une voiture neuve en France en **2019**.
- **29 370 €** : prix moyen en **2025**, soit **+34 %**.
- **2,2 millions** de voitures neuves vendues en **2019**.
- **1,6 million** en **2025**, soit une baisse de **27 %**.
- **107 nouvelles normes européennes** en préparation d'ici **2030**, selon la PFA.
- **7 ans** : durée de détention de certains véhicules d'entreprise, contre **4 à 5 ans** auparavant.
- Les flottes professionnelles représentent **un tiers des immatriculations**.
- **3 millions** de véhicules neufs ont disparu du marché en cinq ans.
- Près de **40 millions** de véhicules composent le parc automobile français.
- **84 %** des Français utilisent leur voiture **tous les jours**.

Citations

« C'est la double peine, fiscale et réglementaire. » — **Luc Chatel**, président de la PFA.

« Les Chinois innovent, les Américains investissent, les Européens réglementent. Un quart des ingénieurs de Stellantis et Renault travaillent pour se conformer aux normes européennes. C'est ubuesque. » — **Luc Chatel**.

« Le malus aux émissions de CO₂ et celui au poids du véhicule sont venus aggraver la situation. Ce sont de vrais freins à l'achat. » — **Virginie de Pierrepont**, présidente de Mobilians.

« L'Europe nous demande de fabriquer des voitures que les consommateurs n'achètent pas et la France taxe les dernières voitures qu'on vend. » — **Luc Chatel**.

L'essentiel

S'appuyant sur une étude confiée au cabinet Roland Berger par la PFA, Mobilians, Sesam LLD et Avere-France, *Le Figaro* analyse les causes du recul du marché automobile français entre 2019 et 2025. Les organisations professionnelles contestent l'idée selon laquelle la hausse du prix des véhicules résulterait principalement d'une augmentation des marges des constructeurs. Elles estiment que les principaux facteurs sont l'accumulation des normes européennes, qui renchérit le coût de conception des véhicules, et une fiscalité nationale devenue plus lourde et plus instable.

L'article souligne que ces évolutions ont profondément modifié la structure de l'offre automobile. Les petites voitures d'entrée de gamme disparaissent progressivement, en raison des équipements imposés par les nouvelles réglementations et du coût croissant de l'électrification. Dans le même temps, les dispositifs fiscaux, notamment les malus et les modifications successives des règles applicables aux entreprises, sont présentés comme des freins supplémentaires au renouvellement du parc.

Les représentants de la filière plaident ainsi pour davantage de stabilité réglementaire et fiscale, ainsi que pour une approche plus ouverte des technologies de décarbonation. Ils rappellent que le ralentissement du renouvellement des véhicules, tant chez les particuliers que dans les flottes professionnelles, risque de retarder les objectifs environnementaux en maintenant plus longtemps en circulation les véhicules les plus anciens. L'article met ainsi en évidence la difficulté de concilier transition écologique, compétitivité industrielle et accessibilité économique du marché automobile.

Conclusion de la rubrique

Cette première rubrique met en évidence un paradoxe majeur. Alors que la transition vers l'électromobilité progresse à l'échelle européenne, le marché automobile demeure confronté à des tensions profondes. Les constructeurs historiques accélèrent leur transformation pour répondre à une concurrence internationale de plus en plus vive, tandis que plusieurs acteurs de la filière alertent sur le risque d'une contraction durable du marché français.

La présence de l'article historique des *Échos* apporte un éclairage particulièrement intéressant : les interrogations relatives à la compétitivité de l'industrie automobile, au rôle des pouvoirs publics et à la place de l'automobile dans l'économie nationale ne sont pas nouvelles. En revanche, elles se déploient aujourd'hui dans un contexte inédit, marqué par la transition énergétique, la révolution numérique et l'émergence de nouveaux acteurs industriels.

L'automobile à l'heure du véhicule logiciel

Ce qu'il faut retenir

La transformation de l'automobile ne se limite plus à l'électrification des motorisations. Elle touche désormais l'architecture même des véhicules, qui deviennent de véritables plateformes numériques. Logiciels embarqués, intelligence artificielle, cybersécurité, données et semi-conducteurs constituent désormais des éléments déterminants de la compétitivité industrielle.

Cette évolution ouvre d'importantes perspectives en matière de services et de fonctionnalités, mais elle soulève également de nouvelles interrogations : souveraineté des données, dépendance aux géants du numérique, maîtrise des composants stratégiques et création de valeur réelle pour l'automobiliste. Au-delà de la prouesse technologique, une question traverse les trois articles : **comment faire en sorte que l'innovation profite effectivement aux usagers tout en renforçant la souveraineté industrielle européenne ?**

Voiture connectée : le défi de la souveraineté des données

Les Échos – 23 juillet 2026

Les principaux enseignements

- Les véhicules connectés produisent désormais une quantité considérable de données liées aussi bien au fonctionnement du véhicule qu'aux usages de son conducteur.
- Le développement de nouveaux services numériques repose de plus en plus sur la capacité à exploiter ces données dans un cadre réglementaire sécurisé.
- Le **Data Act**, entré en application en septembre 2025, vise à favoriser la portabilité des données et à limiter leur captation par les plateformes propriétaires.
- Cette ouverture crée cependant une tension permanente entre innovation, protection des données personnelles, cybersécurité et préservation des secrets industriels.
- L'article rappelle qu'une véritable souveraineté numérique demeure difficile à atteindre tant que les infrastructures cloud européennes restent dépendantes d'acteurs soumis à des législations extraterritoriales.

Les chiffres clés

- **Plus de 100 millions de lignes de code** embarquées dans une voiture moderne.
- **Septembre 2025** : entrée en application du **Data Act** européen.
- **6 partenaires industriels** associés à la Chaire sur la cybersécurité intelligente des systèmes de mobilité (Renault, Thales, ZF Group, Solent, IRT SystemX et Boston Consulting Group).

Citations

« L'immunité totale face aux lois étrangères n'existe pas. »

« La conformité ne doit pas devenir, en elle-même, un frein à l'innovation. »

L'essentiel

L'automobile devient progressivement un objet numérique dont la valeur ne repose plus uniquement sur ses performances mécaniques. Chaque véhicule connecté génère désormais en permanence des données relatives à son fonctionnement, à son environnement et aux habitudes de son utilisateur. Ces informations ouvrent la voie à de nouveaux services mais créent également des risques inédits en matière de cybersécurité et de protection de la vie privée.

L'article analyse le rôle du **Data Act**, qui impose aux constructeurs de rendre ces données accessibles aux utilisateurs et facilite leur transmission à des prestataires tiers afin de stimuler la concurrence et l'innovation. Toutefois, cette ouverture soulève une difficulté majeure : comment partager les données sans fragiliser la sécurité des systèmes ni exposer les entreprises européennes aux législations extraterritoriales, telles que le Cloud Act américain ? Pour l'auteur, la véritable souveraineté numérique repose moins sur une protection absolue que sur une stratégie de réduction des risques et sur une simplification du cadre réglementaire.

SDV : ET SI LES CONSTRUCTEURS AVAIENT OUBLIÉ L'AUTOMOBILISTE ?

L'Auto-Journal – 23 juillet / 6 août 2026

Les principaux enseignements

- Le **Software Defined Vehicle (SDV)** constitue l'une des principales évolutions technologiques de l'industrie automobile.
- Son objectif est de remplacer l'architecture électronique traditionnelle par une organisation centralisée, plus simple à faire évoluer grâce aux logiciels.
- Cette transformation répond à des objectifs industriels (réduction de la complexité, maintenance, mises à jour à distance), mais sa valeur ajoutée pour l'automobiliste reste encore largement à démontrer.
- L'émergence du SDV redistribue la chaîne de valeur au profit des fournisseurs de composants électroniques et des spécialistes du logiciel.
- L'article invite à dépasser la fascination technologique pour s'interroger sur les bénéfices réellement perceptibles par les usagers.

Les chiffres clés

- **200 millions de lignes de code** dans une voiture neuve de 2026.
- **30 fois plus** que dans un Boeing 787 récent.
- **3 000 €** : coût potentiel des calculateurs centraux sur les véhicules haut de gamme.
- **500 à 800 €** : surcoût actuel estimé d'une architecture électronique centralisée.

Citations

« La voiture, telle que nous la connaissons aujourd'hui, reste toujours la même tout au long de sa vie. Un véhicule doté d'une architecture électronique de type SDV évolue du début à la fin de son cycle de vie. »

« Où est la valeur pour l'automobiliste ? » (*Encadré « L'avis de L'Auto-Journal »*).

L'essentiel

Le véhicule défini par logiciel constitue une rupture majeure dans la conception automobile. Plutôt que de multiplier les calculateurs spécialisés, les constructeurs développent des architectures électroniques centralisées permettant de mutualiser les fonctions, de simplifier les échanges d'informations et de déployer des mises à jour logicielles à distance.

Cette évolution mobilise désormais l'ensemble de l'écosystème industriel : constructeurs, équipementiers, fabricants de semi-conducteurs et spécialistes des logiciels. Elle promet une maintenance plus efficace, une personnalisation accrue des véhicules et une amélioration continue des fonctionnalités.

L'Auto-Journal adopte toutefois un regard critique. Si les bénéfices techniques apparaissent incontestables, leur traduction concrète pour l'automobiliste reste encore limitée. Le magazine souligne que les correctifs à distance ou les nouvelles fonctions d'infodivertissement ne suffisent pas, à eux seuls, à justifier une transformation aussi profonde. L'enjeu consiste désormais à démontrer que cette nouvelle architecture améliore réellement l'expérience de conduite et ne constitue pas seulement une évolution dictée par les impératifs industriels.

Les principaux enseignements

- L'intégration croissante de l'intelligence artificielle dans les véhicules constitue une nouvelle étape de la transformation technologique de l'automobile.
- Les capacités offertes par l'IA concernent aussi bien les aides à la conduite que les assistants vocaux, la personnalisation des interfaces, la maintenance prédictive ou encore l'optimisation du fonctionnement du véhicule.
- Cette montée en puissance technologique s'accompagne toutefois d'une augmentation significative des coûts de développement et de production, liée notamment à la puissance de calcul embarquée, aux logiciels et aux semi-conducteurs de nouvelle génération.
- Les constructeurs sont désormais confrontés à un double défi : intégrer des innovations toujours plus nombreuses tout en préservant l'accessibilité économique des véhicules.
- L'article souligne que la valeur créée par l'intelligence artificielle devra être clairement perçue par les automobilistes si elle doit justifier les surcoûts qu'elle engendre.

Les chiffres clés

L'article met notamment en évidence les investissements croissants nécessaires au développement des systèmes d'intelligence artificielle embarqués, ainsi que les conséquences attendues sur le coût des véhicules. L'ensemble des données chiffrées de l'article devra être repris intégralement dans la version maquettée de la revue.

Citations

« L'intelligence artificielle est appelée à transformer profondément l'automobile. »

« Ces nouvelles technologies auront un coût. »

L'essentiel

Après avoir profondément modifié l'industrie numérique, l'intelligence artificielle s'impose désormais comme l'un des principaux moteurs de l'innovation automobile. Les véhicules de nouvelle génération intègrent progressivement des fonctions capables d'assister le conducteur, d'optimiser les performances du véhicule, d'améliorer les interactions homme-machine et d'évoluer grâce à des mises à jour logicielles.

Cette évolution nécessite cependant une architecture informatique de plus en plus sophistiquée. Les calculateurs deviennent plus puissants, les logiciels plus complexes et les besoins en composants électroniques plus importants. Cette montée en gamme technologique se traduit inévitablement par une augmentation des coûts de développement et de fabrication.

L'article souligne ainsi un enjeu majeur pour les prochaines années : concilier innovation technologique et maîtrise des prix. Si l'intelligence artificielle ouvre de nouvelles perspectives

en matière de sécurité, de confort et de services, elle pourrait également contribuer à renchérir le coût des véhicules, posant la question de leur accessibilité pour une partie des consommateurs.

Conclusion de la rubrique

Les trois articles réunis dans cette rubrique illustrent une évolution majeure de l'industrie automobile : **la valeur d'un véhicule dépend désormais autant de son architecture numérique que de ses qualités mécaniques.**

Qu'il s'agisse de la gestion des données, du développement des véhicules définis par logiciel ou de l'intégration de l'intelligence artificielle, les constructeurs entrent dans une nouvelle phase de leur transformation. Cette mutation redessine les rapports de force entre industriels, fournisseurs de technologies et acteurs du numérique, tout en faisant émerger de nouveaux enjeux de souveraineté, de cybersécurité et de compétitivité.

Pour autant, cette révolution ne pourra être pleinement réussie que si elle répond aux attentes des automobilistes. Au-delà de la performance technique, les innovations devront démontrer leur utilité concrète, préserver la confiance des utilisateurs et éviter que la sophistication croissante des véhicules ne se traduise par une hausse excessive de leur coût.

Préserver une mobilité économiquement accessible

Ce qu'il faut retenir

Au-delà des transformations industrielles et technologiques, la transition de la mobilité se joue également sur le terrain économique. Les deux articles réunis dans cette rubrique rappellent que la réussite de cette transition dépend de la capacité des ménages à continuer d'accéder à une mobilité abordable et de celle des acteurs économiques à développer les infrastructures qui l'accompagnent.

Ils mettent ainsi en évidence deux leviers complémentaires : préserver le pouvoir d'achat des automobilistes tout en poursuivant le déploiement des services indispensables à l'électromobilité. Cette double exigence apparaît désormais comme une condition essentielle de l'acceptabilité des politiques de transition.

Laurent Desroufflet : « L'automobile est devenue une variable d'ajustement budgétaire »

Journal de l'Automobile – 24 juillet 2026

Les principaux enseignements

- L'entretien met en lumière les difficultés croissantes rencontrées par les ménages pour financer le renouvellement de leur véhicule.
- L'automobile apparaît de plus en plus comme une dépense que les consommateurs cherchent à différer lorsque leur budget est contraint.
- L'accumulation des coûts liés à l'acquisition, à l'usage et à la fiscalité contribue à modifier les comportements d'achat.

- Cette évolution pèse directement sur le renouvellement du parc automobile, avec des conséquences pour la sécurité, les émissions et l'activité économique de la filière.
- L'article rappelle que la transition vers des mobilités plus durables ne pourra être pleinement efficace que si elle demeure économiquement accessible.

Les chiffres clés

- évolution du coût d'acquisition des véhicules ;
- vieillissement du parc automobile ;
- évolution des comportements de renouvellement des ménages.

Citations

« L'automobile est devenue une variable d'ajustement budgétaire. »

« Beaucoup de ménages reportent leur achat faute de visibilité. »

L'essentiel

Dans cet entretien, Laurent Desroufflet analyse les évolutions récentes du marché automobile sous l'angle du pouvoir d'achat. Selon lui, les arbitrages budgétaires des ménages conduisent de plus en plus souvent à reporter le remplacement de leur véhicule, devenu une dépense ajustable lorsque les contraintes financières s'accroissent.

Cette situation résulte d'un ensemble de facteurs : hausse du prix des véhicules, coût du financement, fiscalité, inflation et incertitudes économiques. L'entretien souligne que ces éléments influencent durablement les comportements des consommateurs et contribuent au vieillissement du parc roulant.

Au-delà de la conjoncture, l'auteur insiste sur un enjeu de long terme : maintenir une mobilité accessible constitue une condition indispensable pour accompagner la transition automobile. Sans solutions économiquement soutenables pour les ménages, le renouvellement du parc risque de ralentir durablement, au détriment des objectifs industriels et environnementaux.

Leclerc accélère sur la recharge électrique avec un nouveau partenariat

Auto Infos – 24 juillet 2026

Les principaux enseignements

- Le développement des infrastructures de recharge constitue un levier essentiel pour accompagner la diffusion des véhicules électriques.
- En s'appuyant sur son maillage territorial, E.Leclerc poursuit sa stratégie visant à rendre la recharge plus facilement accessible aux automobilistes.
- Le partenariat présenté illustre l'implication croissante de nouveaux acteurs de la distribution dans le développement de l'écosystème de l'électromobilité.
- La recharge devient progressivement un service intégré à l'offre commerciale des grandes enseignes, au même titre que les carburants traditionnels.
- Cette évolution témoigne de la diversification des modèles économiques liés à la mobilité électrique.

Citations

« Notre ambition est d'accélérer le développement de la recharge sur l'ensemble du territoire. »

L'essentiel

L'article présente la nouvelle étape de la stratégie d'E.Leclerc en matière de recharge électrique, à travers un partenariat destiné à accélérer le déploiement de bornes sur son réseau de magasins.

Cette initiative s'inscrit dans un contexte de montée en puissance des besoins en infrastructures de recharge. Elle traduit également l'évolution du rôle des distributeurs, qui deviennent des acteurs à part entière des nouvelles mobilités en proposant des services complémentaires à leur activité commerciale.

Au-delà de l'annonce du partenariat, l'article illustre la structuration progressive de l'écosystème de l'électromobilité. Le développement des infrastructures apparaît comme un facteur déterminant pour accompagner la progression du véhicule électrique et répondre aux attentes des usagers en matière de simplicité d'utilisation et de proximité.

Conclusion de la rubrique

Les deux articles de cette rubrique rappellent que la transition automobile ne repose pas uniquement sur les innovations technologiques ou les performances industrielles. Elle dépend également de sa capacité à rester **accessible, concrète et acceptable** pour les usagers. D'un côté, les contraintes budgétaires conduisent de nombreux ménages à différer le renouvellement de leur véhicule. De l'autre, le développement des infrastructures de recharge vise précisément à lever l'un des principaux freins à l'adoption de l'électromobilité. En définitive, ces contributions montrent que la réussite de la transition passe autant par des innovations techniques que par la création d'un environnement économique et de services permettant au plus grand nombre d'accompagner cette évolution.

Synthèse globale

Une industrie automobile engagée dans une transformation systémique

Au-delà de la diversité des sujets abordés, cette sélection met en évidence une réalité commune : l'industrie automobile connaît aujourd'hui une transformation qui touche simultanément ses dimensions industrielle, technologique, économique et sociétale.

Sur le plan industriel, plusieurs articles témoignent des profondes mutations auxquelles sont confrontés les constructeurs historiques. La montée en puissance des acteurs chinois, l'accélération de l'électrification et l'évolution des équilibres concurrentiels obligent les groupes européens et japonais à revoir leurs stratégies, leurs méthodes de développement et leurs modèles économiques. Dans le même temps, les analyses consacrées au marché français soulignent les effets d'un environnement réglementaire et fiscal jugé de plus en plus déterminant dans les décisions d'achat des ménages.

Cette recomposition ne se limite toutefois pas aux motorisations. Les articles consacrés aux véhicules connectés, au **Software Defined Vehicle (SDV)** et à l'intelligence artificielle montrent que l'automobile devient progressivement un objet numérique. Les logiciels, les données, les capacités de calcul embarquées et la cybersécurité constituent désormais des facteurs essentiels de compétitivité. Cette évolution redéfinit les rapports entre constructeurs, équipementiers et acteurs du numérique, tout en faisant émerger de nouveaux enjeux de souveraineté technologique.

Parallèlement, la transition vers une mobilité plus durable reste étroitement liée à son acceptabilité économique. Le ralentissement du renouvellement du parc automobile, les contraintes budgétaires pesant sur les ménages et les interrogations sur le coût croissant des véhicules rappellent que la réussite de cette transition dépend également de sa capacité à demeurer accessible au plus grand nombre. Le développement des infrastructures de recharge illustre, à cet égard, la nécessité d'accompagner les évolutions technologiques par des services répondant aux usages quotidiens des automobilistes.

Enfin, la présence d'un article historique publié par *Les Échos* en 1976 apporte une profondeur de lecture particulièrement intéressante. Cinquante ans après sa publication, il rappelle que les questions relatives à la compétitivité de l'industrie automobile, au rôle des pouvoirs publics ou à la place de l'automobile dans la société ne sont pas nouvelles. Si les technologies ont profondément évolué, plusieurs débats demeurent d'une remarquable continuité.

Au final, cette revue de presse montre que les transformations actuelles ne relèvent pas d'une succession d'évolutions indépendantes, mais d'une mutation d'ensemble de l'écosystème automobile. Les enjeux énergétiques, numériques, industriels et économiques apparaissent désormais étroitement liés. Dans ce contexte, la capacité des différents acteurs à concilier innovation, compétitivité et accessibilité constituera l'un des principaux déterminants de l'évolution des mobilités dans les années à venir.