

## Revue de presse - synthèse

Période : du 19 au 26 juin 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.**

**La transition automobile change de dimension. Derrière les innovations technologiques et la progression du véhicule électrique se dessinent désormais des enjeux plus larges : compétition industrielle entre l'Europe et la Chine, arbitrages réglementaires, nouvelles attentes des utilisateurs et évolution de la place de la voiture dans les territoires. Cette sélection d'articles met en lumière une électromobilité entrée dans une phase de maturité, où la réussite de la transition dépend autant des choix industriels et politiques que des performances des véhicules eux-mêmes.**

### Sommaire

#### Industrie & stratégie : l'Europe face à la nouvelle compétition automobile

- Électrification des voitures : France et Allemagne étalent leurs divergences (AFP – 25 juin 2026)
- Renault veut faire rimer ion avec révolution (L'Auto Journal – 25 juin 2026)
- Renault va transformer son ingénierie et annonce un plan de départs volontaires (Les Echos – 25 juin 2026)
- L'Union européenne envisage de taxer les voitures hybrides rechargeables chinoises (Le Figaro – 25 juin 2026)

#### Innovation & usages : rendre l'électrique plus attractif

- La voiture avec batterie sur roulettes (Figaro Magazine – 26 juin 2026)
- Les chiffres du marché français de la voiture électrique en mai 2026 (L'Auto Journal – 25 juin 2026)
- Les meilleures voitures électriques pour partir en vacances (L'Auto Journal – 25 juin 2026)

#### Réglementation & nouveaux équilibres de la mobilité

- Voitures autonomes : premières règles mondiales adoptées (AFP – 24 juin 2026)
- Toujours plus grosses, les voitures grignotent villes et sécurité (AFP – 24 juin 2026)
- Les exportations chinoises de voitures électriques atteignent de nouveaux sommets (Les Echos – 24 juin 2026)
- Repenser la place de la voiture : les territoires en pointe (Les Echos – 22 juin 2026)

## Electrification des voitures : France et Allemagne étalent leurs divergences

(AFP – 25 juin 2026)

### Points clés & enjeux

- Les États membres de l'Union européenne affichent des visions désormais très contrastées sur la trajectoire de décarbonation de l'automobile.
- La France défend le maintien d'un cap ambitieux en faveur du véhicule 100 % électrique afin de préserver la visibilité des investissements industriels.
- L'Allemagne souhaite davantage de flexibilité, notamment pour les véhicules hybrides rechargeables et les carburants renouvelables, afin de préserver la diversité des solutions technologiques.
- Le débat illustre les arbitrages complexes entre objectifs climatiques, compétitivité industrielle et réalités du marché automobile.
- Les discussions à venir pourraient redéfinir durablement les règles européennes encadrant les motorisations de demain.

### Chiffres clés

- Réduction de **90 %** des émissions de CO<sub>2</sub> proposée à partir de 2035 (par rapport aux niveaux de 2021).
- Les **10 %** d'émissions restantes pourraient être compensés selon la proposition actuelle de la Commission européenne.
- Les émissions réelles des hybrides rechargeables seraient **3,5 fois supérieures** aux émissions actuellement comptabilisées selon la ministre française de la Transition écologique.

### Citations

« Nous serons opposés à toute mesure qui conduirait à casser le signal d'investissements dans l'électrique. » — Monique Barbut, ministre française de la Transition écologique.

« Les carburants alternatifs ne sont pas équivalents à l'électrique (...) Ces carburants ne sont pas zéro émission et coûteront très cher. » — Monique Barbut.

### Résumé journalistique

La discussion engagée entre les ministres européens de l'Environnement confirme que la transition automobile entre dans une phase hautement politique. Si la Commission européenne propose désormais un objectif de réduction de 90 % des émissions de CO<sub>2</sub> plutôt qu'une interdiction stricte des motorisations thermiques, cette évolution ne suffit déjà plus à certains États membres.

L'Allemagne plaide pour un assouplissement supplémentaire des règles. Berlin souhaite notamment reconnaître les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants renouvelables comme des véhicules à zéro émission et défendre davantage les hybrides rechargeables. Cette position est également soutenue par l'Italie, qui considère que plusieurs technologies peuvent contribuer à la décarbonation des transports.

À l'inverse, la France défend le maintien d'une trajectoire claire en faveur du véhicule électrique. Pour Paris, multiplier les exceptions risquerait de fragiliser les investissements engagés depuis plusieurs années par les constructeurs européens dans l'électrification. La ministre Monique Barbut rappelle

également que les émissions réelles des hybrides rechargeables restent largement supérieures aux valeurs retenues aujourd'hui dans les calculs réglementaires.

Le débat porte également sur les mécanismes d'accompagnement industriel proposés par Bruxelles, notamment les "super crédits" destinés à encourager la production de petites voitures électriques fabriquées en Europe. Là encore, les positions divergent, l'Allemagne contestant un dispositif que la France soutient.

Au-delà des aspects techniques, cette confrontation révèle deux visions stratégiques de la transition automobile : l'une privilégiant une orientation claire vers l'électrique, l'autre cherchant à préserver une pluralité de technologies afin de limiter les risques industriels. Les négociations qui s'ouvrent entre les États membres devraient ainsi peser durablement sur les choix d'investissement des constructeurs européens et sur la compétitivité de la filière.

---

## Renault veut faire rimer ion avec révolution

(L'Auto Journal – 25 juin 2026)

### Points clés & enjeux

- Renault accélère profondément son rythme d'innovation afin de faire face à la montée en puissance des constructeurs chinois.
- Le constructeur structure son offre autour de plusieurs plateformes destinées à répondre à des usages et des niveaux de prix différenciés.
- L'architecture électrique 800 volts devient un levier stratégique pour améliorer les performances de recharge et les longues distances.
- Renault explore également la technologie des prolongateurs d'autonomie (REEV), traduisant une volonté de proposer des solutions adaptées aux différents profils d'utilisateurs.
- La compétitivité future dépend autant des avancées technologiques que de la capacité à maîtriser les coûts de développement.

### Chiffres clés

- Développement d'un nouveau véhicule en **2 ans**, contre **4 ans** auparavant.
- Architecture électrique **800 V**.
- Batterie jusqu'à **90 kWh**.
- Jusqu'à **700 km** d'autonomie.
- Recharge de **15 % à 80 % en 15 minutes**.
- Batteries REEV de **60 ou 70 kWh**.
- Jusqu'à **500 km** d'autonomie en mode électrique.
- Jusqu'à **1 400 km** d'autonomie cumulée avec le prolongateur.
- Les batteries solides sont annoncées depuis **3 ans** sans déploiement industriel.
- Des investissements représentant **des centaines de milliards d'euros** sont désormais consacrés aux nouvelles technologies et à l'intelligence artificielle.

### Résumé journalistique

Face à une concurrence internationale qui accélère continuellement son rythme d'innovation, Renault présente les grandes orientations technologiques qui structureront sa prochaine génération de véhicules électriques. L'objectif est double : réduire fortement les délais de développement tout en proposant une gamme plus lisible, capable de répondre à des usages variés.

La future plateforme RGEV Medium 2.0 constitue le cœur de cette stratégie. Basée sur une architecture 800 volts, elle vise les véhicules familiaux et les grands rouleurs. Cette technologie doit permettre des temps de recharge très réduits tout en offrant des autonomies élevées, rapprochant les modèles généralistes des performances proposées jusqu'ici sur les segments premium.

Renault travaille également sur une version équipée d'un prolongateur d'autonomie (REEV). Dans cette configuration, un moteur thermique n'entraîne jamais directement les roues mais recharge la batterie lorsque cela devient nécessaire. Le constructeur entend ainsi répondre aux inquiétudes persistantes liées à l'autonomie sans remettre en cause l'architecture électrique du véhicule. Si cette technologie soulève encore des interrogations sur son intérêt économique et technique, elle traduit la volonté du groupe de multiplier les réponses aux attentes du marché.

En parallèle, la plateforme destinée aux véhicules urbains poursuivra son évolution grâce à des améliorations portant sur les batteries, les moteurs, l'électronique de puissance et l'optimisation globale des rendements. L'article souligne que les marges de progression demeurent nombreuses, bien au-delà de la seule évolution de la chimie des batteries.

À travers cette feuille de route, Renault illustre une évolution majeure de l'industrie automobile : la compétition ne porte plus uniquement sur le produit final, mais sur la vitesse d'innovation, la maîtrise des coûts de développement, les architectures logicielles et la capacité à adapter rapidement les technologies aux attentes du marché.

---

## Renault va transformer son ingénierie et annonce un plan de départs volontaires

(Les Echos – 25 juin 2026)

### Points clés & enjeux

- Renault engage une profonde réorganisation de son ingénierie afin d'améliorer sa compétitivité face aux constructeurs asiatiques.
- La transformation repose davantage sur une évolution des méthodes de travail que sur une simple réduction des effectifs.
- Le constructeur cherche à raccourcir les cycles de développement, simplifier les processus de décision et renforcer les compétences dans les nouveaux métiers.
- Cette évolution illustre la mutation des métiers de l'ingénierie automobile vers davantage d'agilité et de transversalité.
- La compétitivité industrielle devient un enjeu aussi important que l'innovation technologique.

### Chiffres clés

- Suppression de **15 à 20 %** des postes d'ingénieurs dans le monde.
- Entre **11 000 et 12 000** ingénieurs actuellement.
- **800 postes** supprimés sur **5 500** en France.
- **500** ingénieurs redéployés.
- **150 à 200** recrutements prévus.
- Réduction de **30 %** des livrables.
- Réduction de **20 %** du temps de réunion.
- Formation ou reconversion de **2 500** collaborateurs.
- **200 000 heures** de formation prévues en un an.

### Citations

« Mon sujet, c'est la vitesse. » — Philippe Brunet, directeur de l'ingénierie de Renault.

## Résumé journalistique

Quelques mois après la présentation de sa nouvelle stratégie industrielle, Renault précise les modalités de la transformation de son organisation d'ingénierie. Si le groupe confirme que la France conservera son rôle central dans les activités de conception, il entend profondément revoir son fonctionnement afin de gagner en rapidité et en efficacité.

La réorganisation prévoit une réduction des effectifs, réalisée sans licenciement contraint, grâce à des départs volontaires, des aménagements de fin de carrière et des mobilités internes. En parallèle, plusieurs centaines d'ingénieurs seront repositionnés sur de nouveaux métiers tandis que des recrutements ciblés accompagneront la montée en compétences sur les technologies prioritaires.

Au-delà des aspects sociaux, le cœur du projet réside dans une refonte du modèle opérationnel. Renault souhaite réduire le nombre d'interfaces, élargir les responsabilités techniques, diminuer fortement la production de rapports intermédiaires et raccourcir les circuits de décision. L'objectif est d'atteindre des délais de développement comparables à ceux des constructeurs chinois, capables de mettre sur le marché de nouveaux modèles en seulement deux ans.

Le constructeur investira également massivement dans la formation afin d'accompagner les transformations des métiers de l'ingénierie, désormais fortement marqués par la montée du logiciel, de l'intelligence artificielle et des nouvelles architectures électriques.

Cette évolution traduit une tendance de fond de l'industrie automobile : dans un environnement technologique en mutation rapide, la compétitivité repose autant sur l'organisation des entreprises que sur leurs capacités d'innovation.

---

## L'Union européenne envisage de taxer les voitures hybrides rechargeables chinoises

(Le Figaro – 25 juin 2026)

### Points clés & enjeux

- L'Union européenne envisage d'étendre ses instruments de défense commerciale aux hybrides rechargeables chinois.
- Les constructeurs chinois ont rapidement adapté leur stratégie commerciale après les surtaxes appliquées aux véhicules électriques.
- Bruxelles cherche à éviter un simple transfert des importations d'une technologie vers une autre.
- La concurrence chinoise devient un enjeu industriel partagé par un nombre croissant d'États membres.
- Les futures décisions européennes pourraient modifier durablement les conditions d'accès au marché européen.

### Chiffres clés

- Droits de douane appliqués depuis le **31 octobre 2024**.
- Surtaxes de **17 %** pour BYD.
- **18,8 %** pour Geely.
- Jusqu'à **35,3 %** pour SAIC.
- Droit de douane de base de **10 %**.
- Ventes de BYD en France en hausse de **145 %**.
- En Allemagne, les ventes de BYD sont composées de **70 %** d'hybrides rechargeables et **30 %** de véhicules électriques.

- **Un véhicule neuf sur dix** immatriculé en Europe provient désormais d'un constructeur chinois.

### Citations

« L'Union européenne doit accélérer et mobiliser ses instruments de défense commerciale pour assurer à nos entreprises des conditions de concurrence loyale. » — Emmanuel Macron.

### Résumé journalistique

Après avoir instauré des droits de douane spécifiques sur les véhicules électriques chinois, l'Union européenne pourrait prochainement élargir son dispositif aux hybrides rechargeables. Bruxelles estime que les constructeurs chinois ont largement reporté leurs ventes sur cette catégorie de véhicules afin de contourner les surtaxes mises en place fin 2024.

Une enquête antisubvention serait déjà engagée afin d'évaluer précisément les avantages concurrentiels dont bénéficient ces véhicules. L'objectif est de déterminer si de nouvelles mesures de protection commerciale sont justifiées.

Cette évolution intervient dans un contexte où les tensions commerciales entre l'Europe et la Chine continuent de s'accroître. Les ventes des constructeurs chinois progressent rapidement malgré les premières mesures européennes, illustrant leur capacité d'adaptation et leur stratégie offensive sur le marché européen.

L'article souligne également une évolution importante du contexte politique européen. Plusieurs États membres, initialement réservés sur les mesures de protection commerciale, semblent désormais davantage sensibilisés aux conséquences industrielles de la concurrence chinoise. Cette prise de conscience pourrait modifier les équilibres lors des prochaines décisions communautaires.

Au-delà du seul cas des hybrides rechargeables, cette réflexion témoigne d'une évolution plus profonde de la politique industrielle européenne. Face à une concurrence mondiale de plus en plus intense, les instruments de défense commerciale deviennent progressivement un levier majeur de la stratégie européenne de souveraineté industrielle.

## Innovation & usages : rendre l'électrique plus attractif

---

### La voiture avec batterie sur roulettes

(Figaro Magazine – 26 juin 2026)

#### Points clés & enjeux

- Le constructeur espagnol Silence propose une approche originale de la recharge urbaine en développant une batterie amovible et transportable.
- Cette solution répond à l'un des principaux freins à l'adoption du véhicule électrique en ville : l'absence d'accès à une borne ou à une prise de recharge privée.
- Le concept combine recharge domestique et échange rapide de batteries, ouvrant la voie à de nouveaux modèles de mobilité urbaine.
- La mutualisation des batteries entre plusieurs catégories de véhicules (voitures et deux-roues) favorise une logique d'écosystème.
- Cette innovation illustre la recherche de solutions pragmatiques visant à adapter le véhicule électrique aux contraintes d'usage plutôt qu'à augmenter uniquement ses performances.

#### Chiffres clés

- **15 %** de parts de marché en Europe pour Silence sur le segment des deux-roues électriques.

- Prix d'entrée : **9 990 €**.
- Batterie de **5,6 kWh**.
- Batterie transportable de **41 kg**.
- Échange de batterie en **moins de 30 secondes**.
- Réseau de **20 stations** en France (dont **15 à Paris** et **5 entre Cannes et Nice**) et **180 stations** en Espagne.
- Jusqu'à **100 km** d'autonomie avec une batterie.
- Accessible dès **14 ans**.
- Vitesse maximale : **45 km/h**.
- Poids : **405 kg**.
- Coffre : **247 litres**.
- Écran TFT de **7 pouces**.
- Version S04 L7e Plus : **12 490 €**, vitesse maximale **85 km/h**, autonomie **157 km**.

### Résumé journalistique

Face aux difficultés persistantes rencontrées par de nombreux citoyens pour recharger un véhicule électrique, le constructeur espagnol Silence développe une approche centrée sur l'usage. Son nouveau quadricycle électrique S04 est équipé d'une batterie amovible montée sur roulettes, permettant à l'utilisateur de la retirer facilement afin de la recharger sur une simple prise domestique.

Au-delà de cette possibilité, Silence développe également un réseau d'échange de batteries permettant de remplacer un accumulateur déchargé par une batterie pleine en quelques secondes. Cette logique, déjà utilisée sur certains marchés asiatiques pour les deux-roues, pourrait constituer une réponse complémentaire au développement des infrastructures de recharge traditionnelles.

L'intérêt du concept réside également dans la standardisation des batteries utilisées sur l'ensemble de la gamme Silence. Voitures et scooters partagent ainsi le même système énergétique, ouvrant la voie à une mutualisation des équipements et à une meilleure optimisation des infrastructures.

L'article montre que l'innovation dans le domaine de l'électromobilité ne se limite plus à la recherche d'autonomies toujours plus importantes. Les constructeurs explorent désormais des solutions destinées à simplifier concrètement le quotidien des utilisateurs, notamment dans les environnements urbains où l'accès à la recharge demeure un obstacle majeur à la diffusion du véhicule électrique.

---

## Les chiffres du marché français de la voiture électrique en mai 2026

(L'Auto Journal – 25 juin 2026)

### Points clés & enjeux

- Le marché français du véhicule électrique poursuit sa forte progression en 2026.
- Les immatriculations témoignent d'une accélération de la diffusion du véhicule électrique auprès des particuliers.
- La concurrence entre constructeurs s'intensifie, notamment entre Tesla et Renault sur le segment des modèles les plus vendus.
- Ces résultats traduisent la montée en puissance de l'électrification du marché français tout en confirmant la diversification progressive de l'offre.

### Chiffres clés

- **26,5 %** de part de marché en mai 2026.

- **27,8 %** de part de marché cumulée sur les cinq premiers mois de l'année.
- **185 174** voitures électriques neuves immatriculées de janvier à mai.
- Progression de **55,4 %** par rapport à la même période de 2025.
- **37 853** immatriculations en mai.
- Progression de **95 %** par rapport à mai 2025.
- **3 877** Tesla Model Y immatriculées en mai.
- **3 040** Renault 5 E-Tech immatriculées en mai.
- Depuis le début de l'année : **16 449** Renault 5 E-Tech contre **16 000** Tesla Model Y.

### Résumé journalistique

Les statistiques publiées par *L'Auto Journal* confirment la poursuite de l'accélération du marché français des véhicules électriques. Plus d'un quart des voitures neuves immatriculées en mai sont désormais entièrement électriques, tandis que le volume cumulé des cinq premiers mois de l'année progresse de plus de la moitié par rapport à 2025.

Cette dynamique se retrouve également dans les immatriculations mensuelles, qui affichent une progression particulièrement soutenue. Ces résultats traduisent une diffusion désormais plus large de l'électromobilité sur le marché français, portée par l'élargissement de l'offre et par l'arrivée de nouveaux modèles plus accessibles.

Le classement des ventes illustre également l'intensification de la concurrence entre les constructeurs. Si la Tesla Model Y conserve la première place sur le seul mois de mai, la Renault 5 E-Tech s'impose progressivement comme l'une des principales références du marché français, avec un volume cumulé très proche de celui du modèle américain.

Au-delà des performances commerciales des différentes marques, ces chiffres témoignent d'une transformation structurelle du marché automobile français. L'électrique n'apparaît plus comme un segment de niche mais devient progressivement une composante majeure des immatriculations neuves, renforçant les enjeux industriels, commerciaux et d'infrastructures qui accompagnent cette évolution.

---

### Les meilleures voitures électriques pour partir en vacances

(L'Auto Journal – 25 juin 2026)

#### Points clés & enjeux

- L'autonomie demeure l'un des principaux critères d'acceptation du véhicule électrique pour les longs trajets.
- La problématique ne porte plus uniquement sur la disponibilité des bornes de recharge, mais sur leur accessibilité lors des périodes de forte affluence.
- Les performances de recharge deviennent un critère aussi déterminant que l'autonomie elle-même.
- Les constructeurs investissent dans le préconditionnement des batteries afin d'améliorer les temps de recharge réels.
- L'expérience utilisateur évolue progressivement d'une logique de capacité énergétique vers une logique d'optimisation des temps de parcours.

#### Chiffres clés

- **185 501** points de recharge ouverts au public au **31 décembre 2025**.
- Taux moyen de disponibilité : **99,8 %** (soit **0,2 %** de bornes indisponibles).

- **331 200** véhicules électriques immatriculés en 2025.
- Part de marché : **19,9 %** du marché du neuf.
- Recharge la plus rapide : de **10 % à 80 %** en **12 minutes**.
- Les modèles les moins performants nécessitent jusqu'à **40 minutes** pour passer de **20 % à 80 %**.

### Résumé journalistique

À l'approche des grands départs estivaux, *L'Auto Journal* s'intéresse à l'un des sujets qui continue de nourrir les interrogations des automobilistes : les trajets longue distance en véhicule électrique. Si le réseau français de recharge poursuit son développement rapide et affiche désormais un excellent niveau de disponibilité, l'article souligne que la principale difficulté réside aujourd'hui dans les périodes de forte fréquentation.

La question n'est donc plus de savoir si une borne existe, mais si elle sera disponible au moment où l'automobiliste en aura besoin. Cette évolution modifie profondément les critères de choix des véhicules électriques. L'autonomie sur autoroute conserve une importance majeure puisqu'elle permet d'espacer les recharges et de réduire le risque d'attente.

L'article insiste également sur un second critère devenu essentiel : la vitesse de recharge. Les écarts observés entre les différents modèles peuvent représenter plusieurs dizaines de minutes sur un long déplacement comprenant plusieurs arrêts, ce qui influence directement le temps global de parcours. Enfin, les progrès réalisés en matière de gestion thermique des batteries, notamment grâce au préconditionnement automatique avant l'arrivée sur une borne rapide, illustrent les efforts engagés par les constructeurs pour améliorer les conditions réelles d'utilisation des véhicules électriques.

Au-delà du classement proposé par le magazine, ce dossier met en évidence une évolution importante de l'électromobilité : les performances techniques ne sont plus uniquement évaluées à travers la capacité des batteries, mais également à travers la qualité de l'expérience de mobilité offerte aux utilisateurs sur les longs trajets.

## Réglementation & nouveaux équilibres de la mobilité

---

### Voitures autonomes : premières règles mondiales adoptées

(AFP – 24 juin 2026)

#### Points clés & enjeux

- Les premières règles internationales applicables aux véhicules entièrement autonomes viennent d'être adoptées sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).
- Cette harmonisation réglementaire vise à accompagner le déploiement mondial des systèmes de conduite autonome tout en garantissant un niveau de sécurité commun.
- L'existence d'un cadre international limite le risque de fragmentation réglementaire entre les différents marchés.
- Les constructeurs automobiles et les acteurs technologiques disposent désormais d'une méthodologie commune pour le développement et l'homologation des futurs véhicules autonomes.
- Cette étape marque une évolution importante : le développement de la conduite autonome entre progressivement dans une phase de normalisation internationale.

## Chiffres clés

- **56 États membres** composent la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

## Citations

« Le paysage réglementaire mondial a franchi une étape décisive. » — Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

## Résumé journalistique

Après plusieurs années de travaux techniques, les Nations unies franchissent une étape majeure dans l'encadrement des véhicules autonomes. Réuni à Genève, le Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules a adopté les premières règles internationales applicables aux systèmes de conduite entièrement autonomes (ADS).

Jusqu'à présent, le développement de ces technologies se heurtait à une grande diversité des réglementations nationales. Cette fragmentation constituait un frein pour les constructeurs, contraints d'adapter leurs véhicules à chaque marché ou confrontés au risque de voir certains modèles autorisés dans un pays mais interdits dans un autre.

Le nouveau cadre réglementaire établit des exigences communes en matière de sécurité ainsi qu'une méthodologie harmonisée pour l'évaluation et la validation des systèmes autonomes. Il rassemble autour d'une même référence les autorités publiques, les industriels et les entreprises technologiques impliqués dans le développement de ces véhicules.

Cette harmonisation ne signifie pas une généralisation immédiate de la conduite autonome, mais elle constitue une étape structurante pour l'ensemble de la filière. En créant un langage réglementaire commun, elle offre davantage de visibilité aux industriels et facilite le développement international de technologies appelées à transformer progressivement la mobilité routière.

---

## Toujours plus grosses, les voitures grignotent villes et sécurité, alerte l'ONG Transport & Environnement

(AFP – 24 juin 2026)

## Points clés & enjeux

- L'augmentation continue de la taille des véhicules devient un enjeu d'aménagement urbain autant que de sécurité routière.
- La progression des SUV modifie progressivement les besoins en stationnement et l'occupation de l'espace public.
- Les véhicules plus imposants augmentent les risques pour les usagers vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes.
- L'évolution des dimensions des véhicules a également un impact énergétique en accroissant les besoins en matières premières et en énergie.
- L'ONG Transport & Environnement plaide pour une approche réglementaire intégrant davantage les dimensions physiques des véhicules.

## Chiffres clés

- Allongement moyen des voitures : **+1,2 cm par an** depuis 25 ans.
- Largeur : **169 cm** en 2000 contre **182 cm** en 2025.
- Longueur moyenne : **4,09 m** en 2000 contre **4,38 m** en 2025.

- Hauteur du capot : **77 cm** en 2000 contre **84 cm** en 2025.
- D'ici 2040, perte estimée de **8,5 % à 14 %** des places de stationnement selon les villes.
- Londres et Berlin : **71 000 à 118 000** places de stationnement perdues.
- Paris : **7 000 à 12 000** places.
- Rome : **58 000 à 95 000** places.
- Madrid : **34 000 à 40 000** places.
- **2 600 décès** supplémentaires d'usagers vulnérables entre 2026 et 2040 selon les projections.
- Besoin supplémentaire de **22,5 TWh** d'électricité par an pour les véhicules électriques.
- Consommation additionnelle de **100 millions de barils de pétrole** par an pour les véhicules thermiques.
- Objectif proposé : véhicules de moins de **4,2 m**, hauteur sous capot limitée à **85 cm**, largeur maximale de **192 cm**.

### Citations

« Ce scénario de la "juste taille" est indispensable pour préserver l'espace urbain et la sécurité. » — Transport & Environment.

### Résumé journalistique

À travers une étude prospective, l'ONG Transport & Environment attire l'attention sur une tendance souvent moins médiatisée que l'électrification : l'augmentation constante des dimensions des véhicules mis sur le marché européen. Depuis le début des années 2000, les voitures gagnent progressivement en longueur, en largeur et en hauteur, sous l'effet notamment de la montée en puissance des SUV.

Selon l'organisation, cette évolution produit des conséquences qui dépassent largement le seul confort des utilisateurs. L'espace disponible en ville se réduit mécaniquement, les capacités de stationnement diminuent et la cohabitation avec les autres usagers devient plus complexe. Les projections montrent que cette évolution pourrait entraîner une perte importante de places de stationnement dans de nombreuses métropoles européennes d'ici 2040.

L'étude met également en avant les enjeux de sécurité routière. Des capots plus hauts modifient les conditions d'impact avec les piétons, en particulier les enfants, tandis que le poids croissant des véhicules augmente la gravité potentielle des accidents.

Enfin, Transport & Environment souligne que des véhicules plus volumineux nécessitent davantage de ressources pour leur fabrication et davantage d'énergie pour leur utilisation, y compris lorsqu'ils sont électriques. L'organisation propose ainsi de promouvoir un modèle de « juste taille », conciliant sobriété, sécurité et meilleure utilisation de l'espace public.

Au-delà de ses recommandations, cette étude illustre une évolution des débats sur la mobilité : la transition écologique ne porte plus uniquement sur la motorisation des véhicules mais également sur leurs caractéristiques physiques, leur efficacité énergétique et leur intégration dans les espaces urbains.

---

## Les exportations chinoises de voitures électriques atteignent de nouveaux sommets

(Les Echos – 24 juin 2026)

### Points clés & enjeux

- Les constructeurs chinois accélèrent fortement leur développement international afin de compenser le ralentissement du marché domestique.

- Les exportations deviennent un levier stratégique majeur de leur croissance.
- La guerre des prix en Chine pousse les industriels à rechercher des marchés plus rentables à l'étranger.
- Les constructeurs développent désormais une stratégie globale combinant réseaux de distribution, partenariats industriels et implantation d'usines locales.
- Cette dynamique accentue la pression concurrentielle exercée sur les constructeurs européens.

### Chiffres clés

- Entre **10 et 12 millions** de véhicules exportés pourraient être atteints en 2026.
- Environ **7 millions** exportés en 2025.
- **930 000** véhicules exportés en mai 2026.
- Progression de **69 %** sur un an.
- **901 000** véhicules exportés en avril.
- Progression de **74 %**.
- Baisse de **22 %** des ventes chinoises en mai.
- Recul de **près de 20 %** depuis le début de l'année.
- L'exonération de TVA est passée de **100 % à 50 %**, plafonnée à **15 000 yuans** (environ **2 000 €**).
- Environ **deux voitures sur trois** vendues en Chine sont électriques.
- Environ **150 constructeurs** automobiles se partagent le marché chinois.
- XPeng réalise actuellement **13 %** de ses ventes à l'international et vise **50 %**.
- Geely ambitionne **1,5 million** de ventes hors de Chine et **5 %** de part de marché sur chacun de ses marchés prioritaires.

### Citations

« La dynamique d'internationalisation est extrêmement intense. » — *36KR*.

« Tout le marché s'est enfoncé d'un coup. » — Stella Li, vice-présidente de BYD.

### Résumé journalistique

Les exportations automobiles chinoises poursuivent leur progression à un rythme inédit, confirmant l'internationalisation accélérée de l'industrie automobile du pays. Selon les projections de la China Passenger Car Association, la Chine pourrait franchir cette année le seuil des dix millions de véhicules exportés, voire atteindre douze millions dans le scénario le plus favorable.

Cette dynamique s'explique en grande partie par le ralentissement du marché intérieur. Après plusieurs années de forte croissance, les ventes domestiques reculent sous l'effet de la crise immobilière, de la baisse des aides publiques à l'achat et d'un marché désormais arrivé à maturité. Dans ce contexte, les constructeurs recherchent à l'étranger des débouchés plus rémunérateurs.

Les industriels chinois ne se contentent plus d'exporter leurs véhicules. Ils développent progressivement une stratégie mondiale reposant sur la création de réseaux commerciaux, des investissements marketing importants, des partenariats industriels et l'implantation d'unités de production directement sur les marchés ciblés.

Pour les constructeurs européens, cette évolution confirme que la concurrence chinoise s'inscrit désormais dans une logique de long terme. Elle ne concerne plus uniquement les volumes exportés mais également la capacité des groupes chinois à s'implanter durablement sur les principaux marchés mondiaux.

---

## Repenser la place de la voiture : les territoires en pointe

(Les Echos – 22 juin 2026)

### Points clés & enjeux

- Les politiques de réduction de la place de la voiture gagnent progressivement en acceptabilité auprès des citoyens comme des élus.
- Les collectivités privilégient désormais des approches adaptées aux réalités locales plutôt que des solutions uniformes.
- L'accompagnement des habitants apparaît comme une condition essentielle de réussite des transformations urbaines.
- Le débat évolue vers une recherche d'équilibre entre automobile, mobilités actives et transports collectifs.
- La transition des mobilités repose autant sur les évolutions culturelles que sur les aménagements techniques.

### Chiffres clés

- Environ **1,5 million** de membres accompagnés par Roole.

### Citations

« Il n'y a pas aujourd'hui de solution unique, magique, qu'on pourrait calquer partout. » — Aleth d'Assignies.

« Nous sommes à un moment charnière. Soit on se renferme dans un système voiture, soit on développe un système alternatif de mobilité. » — Tom Dubois, Forum Vies Mobiles.

### Résumé journalistique

À l'approche des élections municipales, plusieurs acteurs de la mobilité dressent un état des lieux des transformations engagées dans les territoires. L'enquête réalisée par Roole et l'Institut Jean-Jaurès montre que les politiques visant à réduire la place de la voiture en ville bénéficient désormais d'une acceptation croissante, à condition qu'elles soient construites avec les habitants et adaptées aux spécificités locales.

Les spécialistes du Cerema rappellent que les collectivités disposent aujourd'hui d'un large éventail d'outils : piétonnisation progressive, généralisation des zones à 30 km/h, évolution du stationnement, végétalisation ou encore expérimentation d'aménagements temporaires avant leur pérennisation. L'objectif n'est plus de supprimer la voiture mais de rééquilibrer les usages de l'espace public.

Cette évolution implique également une transformation des méthodes de concertation. Les diagnostics de terrain, les ateliers participatifs ou les maisons de la mobilité sont présentés comme des leviers permettant d'associer davantage les habitants aux projets.

Enfin, les analyses du Shift Project et du Forum Vies Mobiles illustrent deux approches complémentaires. La première insiste sur la nécessité de réserver la voiture aux usages où elle demeure pertinente, notamment dans les territoires peu denses, tout en poursuivant son électrification. La seconde plaide pour une diversification beaucoup plus profonde des solutions de mobilité afin de réduire progressivement la dépendance automobile.

Au-delà de ces différences d'approche, l'article montre que les politiques de mobilité entrent dans une nouvelle phase : la réussite des transitions dépendra autant de leur acceptabilité sociale que de leur pertinence technique.

## Synthèse globale

---

La sélection de cette semaine témoigne d'une évolution significative des enjeux de l'automobile européenne. Si la transition vers l'électromobilité demeure le fil conducteur de nombreux articles, le débat ne porte plus prioritairement sur le choix de la motorisation. Il s'élargit désormais aux conditions de réussite d'une transformation industrielle, économique et territoriale qui engage l'ensemble de la filière.

**Le premier enseignement réside dans l'intensification de la compétition internationale.** Face à l'offensive des constructeurs chinois, qui poursuivent leur expansion mondiale malgré les premières mesures protectionnistes européennes, les industriels européens accélèrent leurs propres transformations. Renault en offre une illustration emblématique, en combinant innovations technologiques, refonte de son organisation de l'ingénierie et réduction des délais de développement. Dans le même temps, les débats entre la France, l'Allemagne et la Commission européenne montrent que les choix réglementaires deviennent eux-mêmes des instruments de politique industrielle. Les discussions sur les hybrides rechargeables, les carburants alternatifs ou les mesures de défense commerciale traduisent une interrogation plus large : comment préserver la compétitivité de l'industrie automobile européenne dans un marché mondialisé où les rapports de force évoluent rapidement ?

**Cette transformation industrielle s'accompagne d'une seconde évolution : l'innovation ne se mesure plus uniquement à la performance technologique des véhicules, mais à leur capacité à répondre aux usages quotidiens.** Les batteries amovibles, les architectures électriques à recharge ultra-rapide, les prolongateurs d'autonomie ou encore les progrès réalisés dans la gestion des longs trajets illustrent cette nouvelle orientation. Après plusieurs années consacrées à l'amélioration des performances intrinsèques des véhicules électriques, les constructeurs cherchent désormais à lever les derniers freins liés à leur utilisation réelle. L'expérience utilisateur devient progressivement un facteur de différenciation aussi déterminant que les caractéristiques techniques.

**La revue met également en évidence le rôle croissant de la régulation dans la structuration des mobilités de demain.** L'adoption des premières règles internationales encadrant les véhicules autonomes constitue une étape importante vers une harmonisation mondiale des normes. Dans le même temps, les politiques commerciales de l'Union européenne, les objectifs climatiques et les réflexions sur les dimensions des véhicules démontrent que les pouvoirs publics interviennent désormais à plusieurs niveaux : encadrement technologique, protection des filières industrielles, sécurité routière, consommation énergétique ou encore organisation de l'espace urbain.

**Enfin, plusieurs articles rappellent que la transition des mobilités dépasse désormais la seule question de l'électrification.** Les travaux consacrés à la place de la voiture dans les villes, à la croissance continue des dimensions des véhicules ou aux nouvelles attentes des collectivités illustrent l'émergence d'une approche plus globale des politiques de mobilité. La recherche d'un meilleur équilibre entre automobile, transports collectifs, mobilités actives et aménagement des territoires devient un enjeu central. Dans cette perspective, la voiture demeure un élément essentiel du système de mobilité, mais son intégration dans l'espace public, ses usages et ses caractéristiques font désormais l'objet d'une réflexion renouvelée.

**Au final, cette revue de presse met en lumière une transition qui entre dans une nouvelle phase de maturité.** Après avoir largement porté sur les technologies de propulsion, les débats se déplacent vers les conditions économiques, industrielles, réglementaires et territoriales qui permettront à ces innovations de s'inscrire durablement dans les mobilités. La réussite de cette transformation dépendra autant de la capacité des industriels à innover que de celle des pouvoirs publics à construire un cadre stable, compétitif et accepté par les citoyens. Cette convergence entre stratégie industrielle, innovation, régulation et évolution des usages constitue sans doute l'un des principaux enseignements de l'actualité de cette semaine.