

Revue de presse - synthèse

Période : du 23 au 30 janvier 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.

Les grandes rubriques abordées : Technologie - Energies - Connectivité / Société - Usages - Consommation / Juridique - Réglementation / Sécurité routière / Infrastructures de transport.

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

Fréquence : Hebdomadaire.

Technologie, Energies & Connectivité

Le démarrage raté dans la mobilité sur route a fait des dégâts

Le Figaro - 28 janvier 2026

Points clés & enjeux

- La mobilité hydrogène appliquée au transport routier connaît un net décrochage en Europe, malgré les investissements publics et industriels engagés depuis une décennie.
- L'abandon de l'hydrogène par des acteurs emblématiques, notamment dans le secteur des taxis et des utilitaires, fragilise l'ensemble de la filière.
- Les ventes de véhicules à hydrogène restent marginales, très en deçà des objectifs initiaux, tandis que les coûts d'exploitation demeurent dissuasifs.
- Les difficultés industrielles touchent l'ensemble de la chaîne de valeur (véhicules, piles à combustible, stations), mettant en lumière un décalage entre ambitions politiques et réalité économique.
- L'Asie, en particulier le Japon, la Corée du Sud et la Chine, concentre désormais l'essentiel du développement mondial, accentuant le risque de décrochage européen.

Chiffres clés

- Environ **400 voitures à hydrogène** immatriculées en France en 2025 (contre 529 en 2024).
- Parc roulant en France : **44 bus, 31 autocars et 5 camions** à hydrogène.
- **221 bus et 220 camions** financés mais non encore déployés.
- Réduction de **plus de 30 %** des objectifs publics français de production d'hydrogène vert à horizon 2030.

- **350 emplois supprimés** chez Symbio (près de 70 % des effectifs).
- **1 milliard d’euros** investis dans l’usine Symbio, dont **600 millions d’argent public**.
- Prix de l’hydrogène : **16 à 18 €/kg** en 2025, contre environ 8 à 9 € en 2021.
- Coût kilométrique estimé **cinq fois supérieur** à celui de l’électrique à batterie.
- En Allemagne, le nombre de stations est passé de **80 à 50** en un an.
- **Deux tiers des stations hydrogène mondiales** sont désormais situées en Asie.

Citations

- « Le coût au kilomètre est environ cinq fois supérieur à celui de l’équivalent électrique. »
- « L’objectif est de parvenir à un kilogramme d’hydrogène autour de 10 euros. »

Résumé journalistique : Longtemps présenté comme une solution d’avenir pour la mobilité intensive, l’hydrogène traverse une phase de désillusion marquée. En France, le renoncement d’acteurs emblématiques, notamment dans le secteur des taxis et des utilitaires, symbolise un décrochage progressif de cette technologie sur le segment routier. Les volumes de ventes restent très faibles, aussi bien pour les véhicules particuliers que pour les bus et les poids lourds, malgré plusieurs années de soutien public et d’investissements industriels conséquents. La situation fragilise l’ensemble de la filière. Des industriels majeurs ont interrompu ou réduit leurs programmes, entraînant des restructurations lourdes. Plusieurs projets industriels, pourtant récents et largement subventionnés, peinent à trouver leur rentabilité face à un marché atone. Le recul des objectifs publics de production d’hydrogène vert accentue ce climat d’incertitude. Le principal frein reste économique. Le prix de l’hydrogène à la pompe a fortement augmenté ces dernières années, rendant son usage nettement plus coûteux que celui des véhicules électriques à batterie. À cette contrainte s’ajoute un maillage insuffisant en infrastructures, dont le recul est visible dans plusieurs pays européens. Pour autant, la technologie n’a pas totalement disparu du paysage. Certains opérateurs poursuivent leurs déploiements, et plusieurs constructeurs maintiennent des projets ciblés, notamment dans le transport lourd. Mais pendant que l’Europe doute, l’Asie accélère. La concentration des stations et des investissements sur ce continent pose désormais la question d’un possible décrochage stratégique européen dans la mobilité hydrogène.

Avec le retrofit, la voiture s’affranchit de plus en plus de son conducteur

L’Express - 29 janvier 2026

Points clés & enjeux

- Le retrofit numérique et électronique apparaît comme un levier majeur pour moderniser un parc automobile vieillissant sans renouvellement massif des véhicules.
- Les systèmes d’aide à la conduite retrofités s’inscrivent principalement dans une logique de **niveau 2 amélioré**, nécessitant une supervision humaine constante.
- Trois marchés distincts se dessinent : le retrofit constructeur, le retrofit industriel pour flottes et le retrofit grand public.
- Les enjeux ne sont pas seulement technologiques mais aussi juridiques, assurantiels et industriels, notamment en cas d’accident.
- La conduite hautement automatisée (niveaux 3 et 4) reste cantonnée à des usages professionnels et à des environnements strictement contrôlés.

Chiffres clés

- Parc automobile occidental : **environ 12 ans d'âge moyen**.
- Prix moyen d'un véhicule neuf aux États-Unis : **plus de 50 000 dollars**.
- **20 000 utilisateurs actifs** du système Openpilot.
- **Près de 500 millions de kilomètres** parcourus avec Openpilot.
- **56 %** des kilomètres effectués avec l'assistance activée.
- Projet Openpilot : **environ 60 000 étoiles** et **11 000 dérivations** sur GitHub.
- **4,4 millions de véhicules** compatibles avec les systèmes avancés d'aide à la conduite généralisés par BYD.

Citations

- « Le véritable enjeu est aussi industriel que juridique. »
- « La supervision humaine reste obligatoire. »

Résumé journalistique : Alors que le parc automobile vieillit et que le prix des véhicules neufs atteint des sommets, le rétrofit technologique s'impose comme une solution intermédiaire séduisante. Il ne s'agit plus seulement de prolonger la durée de vie mécanique des voitures, mais de leur apporter des capacités avancées d'assistance à la conduite grâce à des mises à jour matérielles et logicielles.

Trois modèles coexistent. Le rétrofit constructeur permet aux marques de mettre à niveau leurs propres véhicules en maîtrisant la chaîne de responsabilité. Le rétrofit industriel cible des flottes professionnelles opérant dans des environnements fermés ou très contrôlés. Enfin, le rétrofit grand public, via des boîtiers et des logiciels adaptables, ambitionne d'améliorer les fonctions d'assistance existantes sur des véhicules standards. Ces solutions offrent un gain réel en confort et en sécurité, mais restent cantonnées à une conduite supervisée. Les niveaux d'automatisation plus élevés demeurent hors de portée pour le grand public, en raison des coûts, des exigences de validation et des risques juridiques associés. L'essor du rétrofit pose ainsi une question centrale : celle de la responsabilité en cas d'incident. À la différence d'une mise à jour logicielle classique, toute intervention sur un véhicule engage des enjeux de sécurité, d'assurance et de conformité réglementaire. Le rétrofit apparaît donc comme un compromis pragmatique, prometteur mais encadré, entre innovation technologique et réalités industrielles.

Société, Usages & Consommation

L'objectif de 20 % de carburants verts en 2035 jugé « hors d'atteinte »

La Tribune - 30 janvier 2026

Points clés & enjeux

- La trajectoire européenne de décarbonation du transport aérien apparaît largement déconnectée des capacités industrielles réelles.
- Le règlement ReFuelEU Aviation impose des obligations progressives d'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF), mais l'offre reste structurellement insuffisante.
- L'écart entre objectifs politiques et volumes disponibles fait peser un risque économique sur les compagnies aériennes européennes.
- Le coût très élevé des SAF menace la compétitivité du transport aérien intra-européen.
- La concurrence entre secteurs (aérien, maritime, routier) pour l'accès à la biomasse et à l'énergie bas carbone devient un enjeu stratégique majeur.

Chiffres clés

- **20 %** de SAF imposés en 2035 par ReFuelEU Aviation.
- **70 %** de SAF visés en 2050.
- **2 %** d'incorporation exigés dès 2025.
- **6 %** prévus en 2030.
- **0,6 %** : part réelle des SAF dans l'UE en 2024.
- **2,4 millions de tonnes** de SAF produites dans le monde en 2026 (prévision lata).
- SAF **3 à 8 fois plus cher** que le kérosène fossile.
- **1,2 %** d'e-SAF requis en 2030, **35 %** en 2050.

Citations

- « Aucun progrès suffisant n'est observé dans la production de carburants d'aviation durables. »
- « Les compagnies souhaitent acheter ces carburants, mais les volumes disponibles sont dérisoires. »

Résumé journalistique : La stratégie européenne de décarbonation du transport aérien se heurte à une contrainte majeure : l'insuffisance chronique de l'offre de carburants durables. Le règlement ReFuelEU Aviation fixe une trajectoire particulièrement ambitieuse, avec une obligation d'incorporer 20 % de SAF dans les carburants utilisés en 2035, puis 70 % en 2050. Or, les données actuelles montrent un retard considérable. En 2024, les SAF ne représentaient que 0,6 % des carburants fournis dans l'Union européenne, rendant déjà complexe le respect du premier palier de 2 % prévu dès 2025. À l'échelle mondiale, la production attendue pour 2026 restera marginale par rapport à la consommation globale de kérosène. Ce déficit structurel d'offre entraîne une flambée des prix, les SAF coûtant aujourd'hui plusieurs fois plus cher que le carburant fossile. Ce surcoût pèse directement sur les comptes des compagnies aériennes, avec un risque de perte de compétitivité face à des régions du monde moins contraintes réglementairement. Au-delà de la question industrielle, l'aviation entre en concurrence directe avec d'autres secteurs de transport pour l'accès à la biomasse, à l'électricité verte et à l'hydrogène. Sans priorisation claire ni soutien public renforcé, la crédibilité des objectifs européens de décarbonation du transport aérien apparaît fragilisée.

En Allemagne, le moteur thermique, un enjeu identitaire

Le Monde - 28 janvier 2026

Points clés & enjeux

- Le report de facto de l'interdiction des moteurs thermiques après 2035 a une portée symbolique forte en Allemagne.
- La transition vers l'électrique se heurte à une résistance culturelle, sociale et politique profondément ancrée.
- L'automobile thermique reste un pilier de l'identité industrielle allemande et de son modèle social.
- Les difficultés commerciales des véhicules électriques accentuent les tensions entre directions industrielles et salariés.
- Le débat automobile devient un marqueur politique, influençant les équilibres électoraux.

Chiffres clés

- **2035** : date initiale de fin des immatriculations thermiques neuves en Europe.
- **-96 %** : chute du bénéfice de Porsche au troisième trimestre 2025.

- **-10 %** : baisse mondiale des ventes Porsche en 2025.
- **-26 %** : recul des ventes en Chine.
- Jusqu'à **90 000 € brut/an** pour les maîtres mécaniciens qualifiés (KfZ-Meister).
- **67 %** des Allemands critiquent l'interdiction du thermique.
- **94 %** des sympathisants AfD opposés à cette interdiction.

Citations

- « Une berline allemande, c'est la transmission, la sécurité, la puissance, mais ce sont aussi des clients, des ouvriers, une culture. »
- « On a tous de l'essence dans les veines. »

Résumé journalistique : En Allemagne, la transition automobile dépasse largement le cadre technologique. La décision européenne d'assouplir l'interdiction du moteur thermique après 2035 est perçue comme une victoire symbolique par une industrie en crise d'identité. Malgré des investissements massifs dans l'électrique, les constructeurs allemands peinent à renoncer à un savoir-faire centenaire, profondément ancré dans leur culture industrielle. Les difficultés commerciales des modèles électriques, notamment sur des marchés clés comme la Chine, ont ravivé les doutes. Chez Porsche, le recentrage stratégique sur le thermique illustre ce malaise, avec des conséquences économiques immédiates. Sur les lignes de production, la fracture entre salariés et directions s'est accentuée, nourrissant un sentiment de déclassement social. Le moteur thermique est ainsi devenu un symbole politique. Les partis opposés à son interdiction ont su capter la frustration d'une partie des ouvriers, transformant la question automobile en enjeu électoral. Plus largement, le débat révèle la difficulté de concilier transition écologique, acceptabilité sociale et maintien d'un modèle industriel fondé sur la mécanique de précision.

Dans la Creuse, le parc auto est le plus âgé de France

Aujourd'hui en France - 30 janvier 2026

Points clés & enjeux

- Les disparités territoriales dans le renouvellement du parc automobile restent marquées.
- En milieu rural, la longévité des véhicules répond à des contraintes économiques mais aussi à des choix culturels.
- Les politiques environnementales nationales (ZFE, Crit'Air) sont perçues comme peu adaptées aux réalités rurales.
- Le maintien de véhicules anciens pose des enjeux croissants de réparabilité et d'accès aux pièces.
- L'électrification progresse lentement dans les territoires faiblement équipés en infrastructures.

Chiffres clés

- **14 ans** : âge moyen du parc automobile en Creuse.
- **12 ans** : moyenne nationale.
- Environ **140 véhicules** stockés par un réparateur spécialisé local.
- Superéthanol : **5,5 %** des carburants consommés en France (rappel contextuel).

Citations

- « Pourquoi se casser la tête à en changer alors que ça fonctionne encore ? »
- « La vraie écologie, c'est de garder sa voiture cinquante ans. »

Résumé journalistique : La Creuse illustre un autre visage de la mobilité automobile française. Dans ce département rural, les automobilistes roulent avec les véhicules les plus anciens du pays, par choix autant que par contrainte. Faibles revenus, distances quotidiennes limitées et attachement aux véhicules existants expliquent cette longévité assumée. Les habitants revendiquent une forme de sobriété automobile, souvent en décalage avec les politiques nationales de transition. Les restrictions liées aux vignettes Crit'Air et aux ZFE sont perçues comme lointaines, voire inadaptées à un territoire où l'usage de la voiture reste indispensable. Cette situation soulève néanmoins des difficultés pratiques, notamment en matière de réparabilité et d'approvisionnement en pièces. Si certains professionnels spécialisés parviennent à maintenir ces véhicules en état de marche, la transition vers l'électrique demeure marginale, freinée par l'insuffisance des infrastructures de recharge et par le coût des véhicules neufs.

Voitures électriques : le chinois BYD à l'assaut de l'Europe

L'Opinion - 28 janvier 2026

Points clés & enjeux

- Le marché européen du véhicule électrique a fortement rebondi en 2025.
- Les constructeurs chinois, en particulier BYD, accélèrent leur percée en Europe.
- Les ventes européennes de Tesla reculent fortement, au profit de nouveaux entrants.
- Les politiques publiques de soutien à l'achat restent déterminantes pour la dynamique du marché.
- La question d'une préférence industrielle européenne reste en suspens.

Chiffres clés

- **1,88 million** de VE vendus dans l'UE en 2025 (+30 %).
- **17,4 %** de part de marché pour les VE (contre 13,6 % en 2024).
- **129 000 véhicules** vendus par BYD en Europe (+228 %).
- **-38 %** : baisse des ventes Tesla en Europe en 2025.
- **3 milliards d'euros** de budget pour le programme allemand de soutien à l'achat.
- Aides comprises entre **1 500 et 6 000 €**.

Citations

- « L'Europe est clairement le filon de constructeurs bloqués aux États-Unis. »

Résumé journalistique : Après une année 2024 morose, le marché européen du véhicule électrique a retrouvé une dynamique positive en 2025. Cette reprise bénéficie en premier lieu aux constructeurs chinois, dont BYD s'impose comme l'un des principaux gagnants. Grâce à une gamme élargie et à des prix compétitifs, le groupe a multiplié ses ventes sur le continent. Cette offensive tranche avec les difficultés rencontrées par Tesla, dont les ventes européennes ont fortement reculé. Les hybrides restent toutefois le choix privilégié des consommateurs, représentant plus d'un tiers du marché. Les dispositifs publics de soutien jouent un rôle clé dans cette dynamique, notamment en Allemagne, où un programme pluriannuel vise à stabiliser la demande. Reste en suspens la mise en œuvre d'une véritable politique industrielle européenne, conditionnant les aides publiques à une production localisée, afin de préserver la souveraineté industrielle du continent.

Suppression des ZFE : le gouvernement repousse le texte

Le Monde - 28 janvier 2026

Points clés & enjeux

- Le projet de loi de simplification de la vie économique est à nouveau retardé en raison des divisions autour de la suppression des zones à faibles émissions (ZFE).
- L'exécutif choisit de repousser le vote afin d'éviter un rejet du texte et de préserver un fragile équilibre politique au Parlement.
- Les ZFE, devenues un sujet hautement sensible, cristallisent les tensions entre impératifs environnementaux, acceptabilité sociale et enjeux électoraux locaux.
- La possibilité d'une censure par le Conseil constitutionnel est avancée, l'amendement sur les ZFE étant perçu comme un « cavalier législatif ».
- Le report du calendrier législatif interroge la stabilité et la lisibilité du cadre réglementaire pour les collectivités et les usagers.

Chiffres clés

- Mise en place des ZFE : **2019**, extension en **2021**.
- **91 députés** du groupe présidentiel opposés à la suppression des ZFE.
- CMP réunie le **20 janvier 2026** après **sept mois de retard**.
- Vote initialement prévu fin **janvier 2026**, désormais repoussé *sine die*.

Citations

- « Plutôt que d'envoyer un texte au casse-pipe à l'Assemblée, le gouvernement va tenter de trouver un compromis. »
- « La loi simplification est devenue une loi fourre-tout. »

Résumé journalistique : Le parcours du projet de loi de simplification de la vie économique connaît un nouvel épisode d'instabilité. Initialement attendu pour un vote définitif au Parlement, le texte a été repoussé en raison des profondes divisions suscitées par l'amendement visant à supprimer les zones à faibles émissions. Introduite par la droite et l'extrême droite lors de l'examen parlementaire, cette mesure a profondément déséquilibré un texte qui se voulait avant tout technique et consensuel. Au sein même du camp présidentiel, l'opposition à la suppression des ZFE est forte. De nombreux députés y voient une remise en cause emblématique des politiques environnementales menées depuis 2019. Face au risque d'un rejet en séance, l'exécutif a préféré reporter le vote et engager de nouvelles discussions en amont. Ce choix, inédit après un accord en commission mixte paritaire, vise également à éviter une suppression brutale d'un dispositif déjà déployé dans plusieurs métropoles. L'argument juridique d'un possible « cavalier législatif » est désormais mis en avant, ouvrant la voie à une éventuelle saisine du Conseil constitutionnel. Ce nouvel ajournement accroît l'incertitude pour les collectivités locales et les usagers, alors que les ZFE constituent un levier structurant de la politique de qualité de l'air et de mobilité urbaine. Il illustre plus largement la difficulté à stabiliser un cadre réglementaire lisible dans un contexte politique fragmenté.

Le retour en grâce des primes à l'achat de véhicules électriques

La Tribune - 24 janvier 2026

Points clés & enjeux

- L'Allemagne relance un dispositif massif de primes à l'achat pour soutenir la demande de véhicules électriques et hybrides.
- La France maintient et renforce son bonus écologique en 2026, avec un ciblage accru sur les modèles jugés vertueux.
- Les aides publiques apparaissent indispensables pour soutenir un marché encore fragile.
- Les dispositifs soulèvent des débats sur leur efficacité économique et environnementale.
- La conditionnalité des aides devient un outil de politique industrielle et de souveraineté européenne.

Chiffres clés

- Budget allemand : **3 milliards d'euros** (2026–2029).
- Objectif : **800 000 véhicules** subventionnés.
- Prime en Allemagne : de **1 500 à 6 000 €**.
- Bonus écologique en France : jusqu'à **5 700 €** en 2026.
- Seuil de prix en France : **47 000 €** hors options.
- Dispositif de leasing social : **50 000 dossiers**, entièrement consommés.
- Enveloppe française 2025 : **350 millions d'euros**.

Citations

- « L'argent du contribuable est utilisé de manière très inefficace. »
- « Une avancée fondamentalement positive. »

Résumé journalistique : Face au ralentissement des ventes de véhicules électriques, l'Allemagne a annoncé le retour d'un dispositif de primes à l'achat, après l'avoir supprimé fin 2023. Doté de trois milliards d'euros, ce programme vise à soutenir la demande jusqu'en 2029, en ciblant les ménages aux revenus intermédiaires. Les aides s'appliquent aussi bien aux véhicules 100 % électriques qu'aux hybrides rechargeables, un choix critiqué par certaines organisations environnementales. En France, le bonus écologique est maintenu et renforcé en 2026. Désormais financé par les certificats d'économies d'énergie, il est conditionné à des critères environnementaux stricts, incluant le poids, le prix et l'origine des batteries. Cette approche vise à orienter la demande vers les véhicules les plus vertueux et à soutenir une production européenne. Parallèlement, le dispositif de leasing social, destiné aux ménages modestes, a rencontré un succès rapide, au point de consommer l'intégralité de son enveloppe en quelques mois. Ces politiques illustrent la dépendance persistante du marché électrique aux soutiens publics et posent la question de leur soutenabilité budgétaire à moyen terme.

Sécurité routière

Le Royaume-Uni réévalue les phares LED face aux plaintes d'éblouissement

Jurisprudence Automobile - 18 janvier 2026

Points clés & enjeux

- La généralisation des phares à LED suscite une montée des plaintes liées à l'éblouissement nocturne des automobilistes.

- Le gouvernement britannique a lancé un réexamen officiel afin d'objectiver l'ampleur du phénomène et d'en identifier les causes techniques.
- Les difficultés rapportées concernent particulièrement les conducteurs âgés, plus sensibles aux temps de récupération visuelle après éblouissement.
- Les autorités s'interrogent sur l'adéquation des normes actuelles face à l'évolution des technologies d'éclairage automobile.
- La question dépasse le seul confort visuel et touche directement aux comportements de mobilité et à la sécurité routière.

Chiffres clés

- **Plus d'un tiers** des automobilistes britanniques redoutent davantage la conduite de nuit.
- **Trois quarts** des conducteurs estiment que l'éblouissement complique la conduite.
- Environ **250 accidents par an** impliquent un facteur d'éblouissement.
- Temps de récupération visuelle : **plusieurs secondes** chez les conducteurs âgés, contre **environ une seconde** chez les plus jeunes.

Citations

- « Les phares peuvent aveugler pendant plusieurs secondes. »
- « L'éblouissement rend la conduite plus difficile. »

Résumé journalistique : Face à la multiplication des plaintes liées à l'éblouissement nocturne, les autorités britanniques ont engagé une réévaluation approfondie des phares à LED. De nombreux conducteurs décrivent une gêne visuelle intense provoquée par une lumière plus blanche et plus directionnelle que celle des ampoules halogènes traditionnelles. Cette gêne peut entraîner une perte temporaire de repères, obligeant parfois les automobilistes à détourner le regard ou à ralentir brutalement. Une étude commandée par le Department for Transport doit permettre d'identifier les causes précises du phénomène. Plusieurs facteurs sont déjà évoqués : intensité accrue des LED, réglages inadéquats de l'assiette des phares, hauteur croissante des optiques sur les SUV et efficacité variable des systèmes automatiques d'adaptation du faisceau. Si les données disponibles ne montrent pas d'augmentation nette des accidents directement imputables aux LED, un effet indirect préoccupant apparaît : certains conducteurs évitent désormais de conduire de nuit. Cette évolution des comportements interroge la capacité des normes actuelles à accompagner l'essor rapide des nouvelles technologies d'éclairage et pourrait conduire à un renforcement de la régulation et du contrôle des équipements non homologués.

Infrastructures routières & Transport

« Les voitures ne voient rien » : pourquoi des milliers de places de parking vont être supprimées pour protéger les piétons

France info - 28 janvier 2026

Points clés & enjeux

- L'application tardive d'une obligation issue de la loi d'orientation des mobilités (LOM) entraîne la suppression de places de stationnement à proximité immédiate des passages piétons.
- L'objectif est d'améliorer la visibilité réciproque entre automobilistes et piétons afin de réduire les accidents en zone urbaine.

- La mesure a un impact direct sur l'espace public, les habitudes de stationnement et l'activité commerciale de proximité.
- Les collectivités locales font face à des contraintes financières et calendaires importantes pour se mettre en conformité.
- Le débat met en tension sécurité routière, acceptabilité locale et capacités d'investissement des communes.

Chiffres clés

- Distance minimale imposée : **5 mètres** entre un passage piéton et une place de stationnement.
- Exemples de suppressions :
 - **4 654 places** sur l'agglomération Lille–Roubaix–Tourcoing.
 - **Plus de 3 000 places** à Lyon.
 - **600 places** à Saint-Quentin.
- Coût unitaire d'aménagement : environ **2 000 €** par place.
- Budget estimé à Saint-Quentin : **2,5 millions d'euros**.
- Piétons tués sur passage piéton en France :
 - **112** en 2024,
 - **127** en 2023,
 - **122** en 2022,
 - **120** en 2021.

Citations

- « Les voitures qui arrivent ici, elles ne voient rien. »
- « Le législateur s'est peut-être trompé. »

Résumé journalistique : D'ici à la fin de l'année 2026, les communes françaises doivent supprimer les places de stationnement situées à moins de cinq mètres des passages piétons, conformément à une disposition de la loi d'orientation des mobilités adoptée il y a six ans. Cette mesure vise à améliorer la visibilité au moment de la traversée et à réduire les risques d'accident impliquant des piétons, notamment en milieu urbain dense. Sur le terrain, l'application de cette obligation suscite de vives réactions. Certains usagers saluent un gain attendu en matière de sécurité, tandis que des commerçants redoutent une baisse de fréquentation liée à la diminution des possibilités de stationnement de proximité. Les élus locaux, quant à eux, pointent le coût élevé des aménagements et dénoncent un calendrier jugé irréaliste au regard de leurs capacités financières. Face à ces contraintes, certaines communes envisagent des arbitrages, allant jusqu'à supprimer des passages piétons jugés peu pertinents. Si les données de la sécurité routière montrent une baisse progressive du nombre de piétons tués sur les passages protégés, le sujet met en lumière la complexité de la mise en œuvre opérationnelle des politiques de sécurité routière, entre impératifs réglementaires et réalités locales.

SYNTHÈSE GLOBALE (MAP)

La revue de presse du 30 janvier 2026 met en lumière une transition des mobilités marquée par des **décalages persistants entre ambitions politiques, capacités industrielles et usages réels**. Qu'il s'agisse des technologies, de l'énergie, des pratiques sociales ou du cadre réglementaire, les articles

soulignent une même tension : la difficulté à inscrire la transformation des systèmes de mobilité dans un rythme soutenable, économiquement et socialement.

Sur le plan technologique et énergétique, plusieurs signaux convergent. L'hydrogène appliqué à la mobilité routière traverse une phase critique en Europe, révélant les limites d'une filière dont le modèle économique n'a pas encore trouvé son équilibre. À l'inverse, le véhicule électrique à batterie confirme son rôle central dans la transition, mais au prix d'un soutien public massif et d'une forte dépendance aux politiques d'incitation. La percée accélérée des constructeurs chinois, comme BYD, souligne la vulnérabilité industrielle européenne, tandis que le développement du retrofit technologique apparaît comme une réponse pragmatique au vieillissement du parc et à la hausse du prix du neuf.

Les usages et les réalités sociales rappellent que la transition ne se décrète pas uniformément. L'exemple de la Creuse illustre la persistance de modèles automobiles fondés sur la durée d'usage, la réparabilité et la sobriété contrainte, en décalage avec les trajectoires urbaines d'électrification rapide. Dans le transport aérien, l'objectif européen d'incorporation de carburants durables se heurte à une offre structurellement insuffisante, mettant en évidence un risque de fracture entre exigences réglementaires et faisabilité industrielle, avec des conséquences potentielles sur la compétitivité du secteur.

Le cadre réglementaire, quant à lui, apparaît instable et fortement politisé. Le report du texte sur la suppression des ZFE illustre la difficulté à concilier impératifs environnementaux, acceptabilité sociale et contraintes électorales. De même, le retour en grâce des primes à l'achat de véhicules électriques en Allemagne et leur maintien en France confirment que la transition repose encore largement sur des mécanismes de soutien public, dont la soutenabilité budgétaire et l'efficacité à long terme interrogent.

Enfin, la sécurité routière et l'aménagement des infrastructures rappellent que l'innovation technologique n'est pas neutre pour les usagers. Les débats autour de l'éblouissement causé par les phares LED ou de la suppression de places de stationnement à proximité des passages piétons mettent en évidence des effets indirects sur les comportements de mobilité, parfois non anticipés. Ils soulignent la nécessité d'adapter les normes, les équipements et l'espace public à des usages réels, et non idéalisés.

Dans son ensemble, cette revue de presse dessine une transition fragmentée, contrastée et encore largement dépendante de l'action publique. Elle met en évidence l'enjeu central des prochaines années : passer d'une logique d'objectifs ambitieux à une trajectoire crédible, articulant innovation technologique, soutenabilité économique, sécurité des usagers et équité territoriale. Pour le MAP, ces signaux confirment la nécessité d'une approche pragmatique et prospective, attentive aux conditions concrètes de mise en œuvre de la mobilité durable.