

Revue de presse - synthèse

Période : du 13 au 20 Mars 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 Acti.
Fréquence : Hebdomadaire.

Accélération du marché électrique et politiques de soutien

Voitures électriques : Stellantis et Renault applaudissent le 3e leasing social

(AFP – 10 avril 2026)

Points clés & enjeux

- Relance du dispositif de leasing social avec une **3e édition dès juin 2026**, visant 50 000 véhicules supplémentaires.
- Confirmation du rôle central des aides publiques dans l'**accélération de l'électrification du parc automobile**.
- Forte implication des constructeurs français (Stellantis, Renault), qui ont représenté **près des trois quarts des ventes** lors des précédentes éditions.
- Enjeu de **démocratisation de l'accès à l'électrique** pour les ménages les plus dépendants à la voiture ("gros rouleurs").
- Nécessité de maintenir des **conditions industrielles favorables** (coût de l'électricité, soutien à la production nationale).
- Projection gouvernementale ambitieuse : **massification du marché électrique à horizon 2030**.

Chiffres clés

- 50 000 véhicules : volume prévu pour la 3e édition du leasing social.
- 50 000 véhicules : volume déjà financé en 2024.
- 50 000 véhicules : volume financé en 2025.
- 112 000 véhicules électriques vendus au 1er trimestre 2026.
- 28 % : part de marché de l'électrique au T1 2026.
- 327 000 véhicules électriques vendus en 2025.
- Environ 19 % : part moyenne de l'électrique dans l'UE début 2026.
- 23 400 véhicules : volumes Stellantis dans le leasing social 2025.
- 15 000 véhicules : volumes Renault dans le leasing social 2025.

- 400 000 véhicules électriques : objectif de ventes en France pour 2027.
- 1 million : objectif de ventes en 2030.

Citations

- « pleinement engagé dans la transformation de son offre »
- « Les dispositifs annoncés en faveur de l'accessibilité des petites voitures électriques [...] sont également essentiels pour concilier succès de la transition et soutien à l'industrie »
- « Les mesures qui viennent en soutien de la demande nous aideront »
- « adapter des aides à l'achat pour soutenir tous les ménages »
- « agir pour la compétitivité de l'industrie »

Résumé journalistique : Le gouvernement français confirme son engagement en faveur de l'électrification du parc automobile avec l'annonce d'une troisième édition du leasing social, prévue dès juin 2026. Ce dispositif, qui vise à faciliter l'accès à la voiture électrique pour les ménages modestes ou fortement dépendants de leur véhicule, portera sur 50 000 nouvelles unités, dans un contexte marqué par la hausse des prix des carburants. Déjà déployé en 2024 et 2025 avec un volume équivalent, le leasing social a largement contribué à la progression des ventes de véhicules électriques en France. Celles-ci atteignent désormais 112 000 unités au premier trimestre 2026, soit 28 % du marché, confirmant une dynamique supérieure à la moyenne européenne. Les constructeurs français, en première ligne sur ce dispositif, saluent cette relance. Stellantis, qui avait réalisé près de la moitié des ventes lors de l'édition précédente, met en avant ses investissements industriels en France et en Europe ainsi que son offre de véhicules électriques accessibles. Renault, également fortement impliqué, souligne l'importance du soutien à la demande pour amortir les investissements réalisés dans la production. Au-delà du soutien à la consommation, les industriels insistent sur la nécessité de préserver la compétitivité du secteur, notamment via des coûts énergétiques maîtrisés et des aides adaptées à l'ensemble des ménages. Le gouvernement affiche pour sa part des objectifs ambitieux, avec 400 000 véhicules électriques attendus sur le marché français dès l'an prochain et un million à horizon 2030.

La voiture électrique fait une percée en France

(Le Figaro – 7 avril 2026)

Points clés & enjeux

- Forte progression du marché électrique dans un contexte global de **repli du marché automobile**.
- Accélération portée par une combinaison de facteurs : **offre élargie, politiques publiques, contexte énergétique**.
- Rôle structurant du leasing social dans la diffusion des véhicules électriques.
- Domination des constructeurs européens, en particulier Renault, face à une concurrence encore limitée des acteurs chinois.
- Retour en force de Tesla après une période de recul.
- Émergence d'un marché électrique désormais **structurant mais encore dépendant des incitations publiques**.

Chiffres clés

- 28 % : part des véhicules électriques dans les ventes au T1 2026.

- 18,2 % : part au T1 2025.
- 112 083 véhicules électriques vendus au T1 2026.
- 74 519 véhicules électriques vendus au T1 2025.
- +50 % : progression des ventes électriques.
- -2,1 % : recul du marché automobile global.
- 40 % : part de véhicules électriques chez BMW/Mini.
- +10 points : progression par rapport à 2025.
- 21,4 % : part de marché de Renault dans l'électrique.
- 18,9 % : part cumulée Peugeot + Citroën dans l'électrique.
- 22,7 % : part cumulée Peugeot + Citroën tous moteurs.
- 18,7 % : part Renault tous moteurs.
- 12,4 % : part de marché Tesla dans l'électrique.
- 4 % : part de marché cumulée des constructeurs chinois.

Citations

- « Des clients commencent à s'intéresser à l'électrique alors qu'ils ne l'envisageaient pas auparavant »
- « il n'est pas possible de le mesurer aujourd'hui »
- « incontestable numéro un »

Résumé journalistique : Le marché de la voiture électrique connaît une progression marquée en France au premier trimestre 2026, dans un contexte paradoxal de ralentissement global du marché automobile. Les immatriculations de véhicules électriques atteignent 112 083 unités sur la période, soit une hausse de plus de 50 % par rapport à l'année précédente, portant leur part de marché à 28 %. Cette dynamique repose sur plusieurs facteurs. L'élargissement de l'offre, notamment sur les segments plus accessibles, joue un rôle déterminant, tout comme les dispositifs publics de soutien à la demande, en particulier le leasing social. Le contexte énergétique, marqué par la hausse des prix du pétrole liée aux tensions géopolitiques, contribue également à renforcer l'attractivité des motorisations électriques, même si son impact reste difficile à quantifier à ce stade. Sur le plan concurrentiel, Renault s'impose comme le leader du marché électrique en France avec plus d'un cinquième des immatriculations. Le groupe devance nettement les marques grand public de Stellantis. Tesla, de son côté, signe un retour en force, avec une part de marché de 12,4 % et le succès de son modèle Model Y, redevenu le véhicule électrique le plus vendu. Les constructeurs chinois, malgré une croissance rapide, restent encore marginaux sur le marché français, avec une part cumulée limitée à 4 %. Les politiques publiques favorisant le contenu local semblent pour l'instant freiner leur percée. Dans un marché globalement en recul, l'électrique apparaît désormais comme le principal moteur de croissance du secteur automobile en France, confirmant son rôle structurant dans la transition en cours.

Offensive chinoise et recomposition de la concurrence mondiale

Voitures électriques : les exportations chinoises ont doublé en un an

(AFP – 9 avril 2026)

Points clés & enjeux

- Accélération spectaculaire des exportations chinoises de véhicules électriques, traduisant une **internationalisation rapide des constructeurs chinois**.
- Stratégie offensive fondée sur **l'innovation et des prix compétitifs**, bouleversant l'équilibre du marché mondial.
- Montée en puissance des constructeurs récents (BYD, Nio, XPeng, Leapmotor).
- Rôle moteur des marchés émergents (Asie du Sud-Est, Amérique latine) dans la croissance des exportations.
- Effet indirect de la **faiblesse de la demande domestique chinoise**, poussant les industriels à se développer à l'international.
- Freins persistants liés aux **mesures protectionnistes** (surtaxes aux États-Unis et en Europe).

Chiffres clés

- 183 000 véhicules électriques exportés en mars 2026.
- +100,1 % : hausse des exportations de véhicules électriques sur un an.
- 154 000 véhicules hybrides rechargeables exportés en mars 2026.
- +199,7 % : hausse des exportations de PHEV sur un an.

Citations

- « En raison de la hausse des prix du pétrole, les voitures hybrides rechargeables chinoises gagnent considérablement en popularité à l'échelle mondiale »
- « Sur les marchés du Sud global, nous avons affiché de très belles performances »
- « nos bonnes performances ont été un moteur majeur de la croissance des exportations »

Résumé journalistique : Les exportations chinoises de véhicules électriques connaissent une croissance fulgurante, illustrant l'offensive internationale menée par les constructeurs du pays. En mars 2026, près de 183 000 voitures électriques ont été exportées, soit une progression de plus de 100 % sur un an, selon les données de la Fédération chinoise des constructeurs de voitures individuelles. Cette dynamique s'étend également aux hybrides rechargeables, dont les exportations atteignent 154 000 unités sur la même période, en hausse de près de 200 %. Cette progression est notamment alimentée par la hausse des prix du pétrole, qui renforce l'attractivité de ces motorisations sur les marchés internationaux. Les constructeurs chinois, parmi lesquels BYD, Nio, XPeng ou encore Leapmotor, multiplient les initiatives pour s'imposer à l'étranger. Leur stratégie repose sur une combinaison d'innovations technologiques et de prix compétitifs, qui leur permet de concurrencer directement les acteurs occidentaux. Les marchés du Sud global apparaissent comme des relais de croissance essentiels, notamment en Asie du Sud-Est et en Amérique latine. Dans le même temps, le ralentissement de la demande intérieure en Chine incite les industriels à accélérer leur expansion internationale. Toutefois, cette progression se heurte à des obstacles, notamment les surtaxes mises en place par certaines grandes économies comme les États-Unis et l'Union européenne, qui cherchent à protéger leur industrie automobile face à cette concurrence croissante.

BYD cherche à s'extirper d'un marché automobile chinois saturé

(Le Monde – 8 avril 2026)

Points clés & enjeux

- Intensification de la concurrence sur le marché chinois, marqué par une **surcapacité structurelle et une guerre des prix**.

- Recul de BYD sur son marché domestique, avec une **érosion rapide de ses parts de marché**.
- Stratégie de développement international renforcée pour compenser la saturation du marché chinois.
- Enjeu technologique central autour de la **batterie et de la conduite autonome**.
- Pression croissante des nouveaux entrants issus de la tech (Huawei, Xiaomi).
- Difficultés d'implantation à l'international (réglementation, acceptation locale, contraintes industrielles).
- Transition stratégique vers un modèle global plus équilibré, mais générateur de volatilité.

Chiffres clés

- 20 % : part de marché de BYD début 2026.
- 35 % : part de marché un an auparavant.
- -19 % : baisse du bénéfice net en 2025.
- 32,6 milliards de yuans : bénéfice net 2025.
- 804 milliards de yuans : chiffre d'affaires 2025.
- +3,5 % : croissance du chiffre d'affaires.
- 17,7 % : marge opérationnelle.
- 869 600 employés : effectifs après réduction.
- -100 000 : réduction des effectifs en 2025.
- 1 million de véhicules exportés par an.
- 1,5 million : objectif d'exportations en 2026.
- 45 à 50 millions : capacité de production annuelle en Chine.
- 25 millions : taille du marché chinois.
- 30 472 véhicules immatriculés en Allemagne en 3 ans.
- 18 536 véhicules réellement en circulation.
- 11 936 véhicules non utilisés ou réexportés.
- 1,4 % : part de marché BYD en Allemagne début 2026.
- 1,8 % : part de marché en Europe.
- 150 000 véhicules : capacité future de l'usine hongroise.
- 7,5 millions de dollars : montant de la transaction au Brésil.

Citations

- « a atteint un paroxysme et est entrée dans une phase d'élimination brutale »
- « le groupe ralentit »
- « BYD réoriente ses priorités et s'attache à mettre en place une activité plus équilibrée et diversifiée à l'échelle mondiale »
- « cette transition a toutefois un coût »
- « embellit-il ses chiffres d'immatriculation en Europe ? »

Résumé journalistique : Confronté à une concurrence exacerbée sur son marché domestique, le constructeur chinois BYD amorce un tournant stratégique majeur en accélérant son développement à l'international. La saturation du marché chinois, où les capacités de production dépassent largement la demande, alimente une guerre des prix qui fragilise même les leaders du secteur. BYD, longtemps numéro un des ventes en Chine, voit ainsi sa part de marché reculer significativement, passant de 35 % à 20 % en un an. Cette situation s'accompagne d'une baisse de 19 % de son bénéfice net en 2025,

malgré une légère progression de son chiffre d'affaires. Face à ces difficultés, le groupe mise sur l'exportation, avec un objectif de 1,5 million de véhicules vendus à l'international dès 2026. Cette stratégie s'appuie notamment sur ses avancées technologiques, en particulier dans le domaine des batteries, avec le développement de nouvelles générations capables de recharges ultrarapides. Cependant, l'expansion internationale se révèle complexe. En Europe, les performances commerciales restent limitées, et certaines analyses mettent en doute la réalité des immatriculations annoncées. Par ailleurs, les projets industriels à l'étranger, notamment au Brésil ou en Hongrie, rencontrent des obstacles réglementaires et opérationnels. Dans ce contexte, BYD doit également faire face à la concurrence croissante d'acteurs issus du secteur technologique, tels que Huawei ou Xiaomi, qui redéfinissent les standards en matière de connectivité et de conduite autonome. La trajectoire du groupe illustre les défis auxquels sont confrontés les constructeurs chinois : réussir à transformer leur puissance industrielle en une présence durable et crédible sur les marchés internationaux, dans un environnement de plus en plus concurrentiel et fragmenté.

Régulation industrielle et souveraineté européenne

Bruxelles accusé d'être irréaliste sur le contenu local pour les batteries des voitures électriques

(Les Echos – 7 avril 2026)

Points clés & enjeux

- Volonté de la Commission européenne de renforcer la **souveraineté industrielle** via des critères de contenu local dans les véhicules électriques.
- Introduction d'un seuil de **70 % de valeur produite en Europe** pour accéder aux aides publiques et marchés.
- Exigences spécifiques sur les batteries, avec un **renforcement progressif des composants européens**.
- Tension entre ambition politique et **réalité industrielle (capacités insuffisantes en Europe)**.
- Risque de déséquilibre concurrentiel au profit des acteurs étrangers déjà structurés.
- Objectif stratégique : **réduction de la dépendance à la Chine**, dominante sur les batteries.
- Enjeu clé de compétitivité : coûts de production, délais, complexité réglementaire.
- Débat entre accélération industrielle et risque de **renchérissement des véhicules électriques**.

Chiffres clés

- 70 % : part minimale de valeur européenne requise dans les véhicules électriques.
- 3 composants européens requis dans les batteries après 6 mois.
- 5 composants requis après 3 ans.
- 40 % : part de CATL dans la production mondiale de batteries.
- 80 autorisations nécessaires pour lancer une production en Europe (contre 3 en Chine).

Citations

- « réduire drastiquement la dépendance aux importations directes venues de Chine »
- « cette réglementation est inacceptable et doit être changée »
- « un calendrier impossible à tenir »
- « cette mesure arrive trop tôt »

- « donner une impulsion, afin que les investissements s'accélèrent »

Résumé journalistique : La Commission européenne fait face à de vives critiques concernant son projet de réglementation visant à renforcer le contenu local des véhicules électriques vendus sur le marché européen. Intégré dans l'Industrial Accelerator Act (IAA), ce dispositif impose que 70 % de la valeur des véhicules soit produite en Europe pour bénéficier d'aides publiques ou accéder aux marchés publics. Au-delà de ce seuil global, des exigences spécifiques concernent les batteries, élément stratégique de la chaîne de valeur. Les constructeurs devront justifier rapidement de la présence de composants européens, avec un niveau d'exigence croissant dans le temps. Si cette initiative répond à un objectif clair de souveraineté industrielle et de réduction de la dépendance vis-à-vis de la Chine, elle se heurte à une réalité industrielle jugée insuffisante. Les capacités de production européennes restent limitées, notamment face à des acteurs chinois très avancés technologiquement et industriellement. Plusieurs constructeurs, à l'image de BMW, dénoncent un calendrier irréaliste, soulignant l'impossibilité d'adapter leurs chaînes d'approvisionnement dans des délais aussi courts. En coulisses, d'autres acteurs partagent ces inquiétudes, redoutant une hausse des coûts et un ralentissement de la transition. La Commission défend néanmoins une approche volontariste, estimant que ces contraintes sont nécessaires pour accélérer les investissements et structurer une filière industrielle européenne. Le texte prévoit également des mécanismes de coopération et de transferts de technologies afin de favoriser l'émergence de champions européens. Toutefois, les défis restent nombreux : complexité administrative, délais d'autorisation, compétitivité des projets et dépendance persistante aux technologies étrangères. Dans ce contexte, la réussite de cette stratégie dépendra de la capacité de l'Europe à concilier ambition industrielle et réalisme économique.

Mutations des usages et des mobilités sur les territoires

À Paris et en proche banlieue, des voitures moins nombreuses et vieillissantes

(AFP – 8 avril 2026)

Points clés & enjeux

- Confirmation d'une **démotorisation structurelle** des ménages dans la métropole parisienne.
- Baisse du taux d'équipement automobile, malgré une croissance démographique.
- Réduction de l'usage de la voiture au profit d'autres modes de transport.
- Vieillesse du parc automobile, traduisant des **arbitrages économiques des ménages**.
- Poids croissant du marché de l'occasion dans les achats de véhicules.
- Dynamique différenciée entre particuliers (en baisse) et professionnels (en hausse).
- Illustration d'une **recomposition des usages urbains de la mobilité**.

Chiffres clés

- 0,73 voiture par ménage : niveau en 1999.
- 0,65 voiture par ménage : niveau en 2022.
- -31 % : baisse du nombre de voitures chez les Parisiens depuis 1990.
- -5 % : baisse en banlieue sur la même période.
- -18 000 véhicules par an : recul du parc depuis 2016.
- -0,8 % : baisse annuelle moyenne du parc.
- 11 ans et 4 mois : âge moyen des véhicules en 2025.

- 8 ans et demi : âge moyen en 2011.
- 88 % : part des véhicules achetés d'occasion en 2024.
- +4,1 % : croissance annuelle du parc des professionnels (2011-2025).

Citations

- « La démotorisation des ménages s'installe durablement »

Résumé journalistique : Une étude de l'Atelier parisien d'urbanisme met en évidence une transformation profonde du rapport à la voiture dans la métropole du Grand Paris. Le taux d'équipement automobile des ménages, qui avait atteint un pic à la fin des années 1990, recule de manière continue pour atteindre 0,65 véhicule par foyer en 2022. Cette baisse s'inscrit dans une dynamique plus large de réduction de l'usage de la voiture, caractérisée par un moindre recours aux déplacements motorisés individuels et une diminution des distances parcourues. Le phénomène est particulièrement marqué à Paris et dans les communes limitrophes, où l'offre de transports en commun constitue une alternative crédible. Parallèlement, le parc automobile vieillit. L'âge moyen des véhicules atteint désormais plus de 11 ans, contre moins de 9 ans au début des années 2010. Cette évolution traduit une forme de rationalisation des dépenses des ménages, qui conservent plus longtemps leur véhicule et privilégient largement le marché de l'occasion. Dans le même temps, une tendance inverse est observée du côté des professionnels, dont le parc continue de croître à un rythme soutenu. Cette progression, en partie liée à des effets d'immatriculation au siège social, ne se traduit pas nécessairement par une augmentation équivalente du trafic local. L'ensemble de ces évolutions témoigne d'une recomposition des usages de la voiture en milieu urbain, marquée par une diminution de la possession et une adaptation progressive des comportements de mobilité.

Des voitures électriques en libre-service pour faciliter les déplacements à la campagne (AFP – 8 avril 2026)

Points clés & enjeux

- Déploiement de solutions d'**autopartage électrique en milieu rural** pour répondre aux besoins de mobilité.
- Volonté des collectivités de **réduire la dépendance à la voiture individuelle** tout en maintenant l'accessibilité.
- Impact direct de la **hausse des prix des carburants** sur l'intérêt pour ces dispositifs.
- Enjeu d'acceptabilité et d'appropriation par les habitants.
- Offre pensée comme une **alternative économique et flexible** dans des territoires peu desservis.
- Importance stratégique de la mobilité dans les territoires ruraux, au cœur des politiques publiques locales.
- Déploiement progressif à l'échelle régionale avec des objectifs de montée en puissance.

Chiffres clés

- 70 % : part des habitants utilisant leur voiture au quotidien en zone rurale.
- 2,337 € : prix moyen du gazole au moment de l'article.
- 1,72 € : prix du gazole avant le conflit au Moyen-Orient.
- 7 € : tarif pour une demi-journée d'autopartage.
- 19 € : tarif pour une journée.

- 30 000 € : financement annuel par véhicule.
- 13 véhicules : parc actuellement en service.
- 1 100 utilisateurs : nombre d'usagers recensés.
- 80 véhicules supplémentaires : objectif d'ici fin d'année.
- 160 véhicules : objectif d'ici fin 2027.

Citations

- « une grande flexibilité »
- « une vraie alternative »
- « Cette période peut être un stimulant pour que les Français s'approprient ce type d'initiative »
- « les habitants des territoires ruraux doivent se déplacer davantage »
- « Peu d'initiatives de ce type existent »
- « 3 litres à la pompe, c'est une demi-journée avec la voiture »
- « On se bat pour la ruralité »
- « C'est un choix du futur »

Résumé journalistique : Face aux contraintes croissantes pesant sur la mobilité en zone rurale, la région Centre-Val de Loire accélère le déploiement de solutions d'autopartage de véhicules électriques. Ce dispositif vise à offrir une alternative accessible à la voiture individuelle dans des territoires où celle-ci reste indispensable, en raison de la faible densité des transports collectifs. Dans ces zones, où 70 % des habitants utilisent leur véhicule au quotidien, l'autopartage permet de répondre à des besoins ponctuels, qu'il s'agisse de déplacements professionnels, médicaux ou administratifs. Le service propose des tarifs attractifs, rendant l'usage d'un véhicule électrique compétitif face au coût croissant des carburants. La hausse des prix du gazole, liée aux tensions géopolitiques internationales, constitue un facteur d'accélération de l'intérêt pour ces solutions. Pour certains usagers, elles représentent désormais une alternative crédible, permettant de limiter les dépenses tout en conservant une certaine flexibilité. Porté par les collectivités locales, le dispositif bénéficie d'un soutien financier significatif et s'inscrit dans une stratégie plus large de développement des mobilités durables. L'objectif est de favoriser une appropriation progressive par les habitants, tout en répondant aux enjeux spécifiques des territoires ruraux. Le programme, encore en phase de déploiement, prévoit une montée en puissance rapide, avec l'augmentation du nombre de véhicules et d'utilisateurs à l'échelle régionale. À terme, ces initiatives pourraient constituer un levier important pour repenser les mobilités en dehors des zones urbaines, en conciliant accessibilité, coût et transition énergétique.

Tensions énergétiques et impact sur les comportements

Dans les stations essence, la colère et la résignation

(Le Monde – 13 avril 2026)

Points clés & enjeux

- Hausse brutale des prix des carburants liée au conflit au Moyen-Orient, générant une **pression immédiate sur le pouvoir d'achat**.
- Modification des comportements : **fractionnement des pleins, réduction des déplacements, arbitrages contraints**.

- Impact différencié mais massif sur les actifs dépendants de la voiture (travailleurs, indépendants, ruraux).
- Risque macroéconomique avec un **retour de l'inflation et une baisse du pouvoir d'achat**.
- Absence d'alternatives pour une grande partie des usagers, notamment en zones périurbaines et rurales.
- Adaptations individuelles : télétravail, multi-activité, projets de changement de véhicule.
- Montée d'un **ressenti social de frustration et de résignation**, avec un potentiel de tensions.

Chiffres clés

- 2,40 € : prix du litre de gazole observé localement.
- 105 € : coût d'un plein complet évoqué.
- 300 € par mois : budget carburant pour certains usagers (contre 150 à 200 € auparavant).
- 1 000 € : revenu mensuel évoqué par une retraitée.
- 1,8 % : inflation moyenne anticipée en 2026 (OFCE).
- 3,2 % : inflation dans un scénario pessimiste.
- -0,7 % : baisse du pouvoir d'achat estimée.
- 30 à 40 € : surcoût par plein pour certains professionnels.
- 127 € : coût d'un plein pour un véhicule utilitaire léger.
- 145 € : coût d'un plein pour un camion.
- 20 € : montant de ravitaillement fréquent pour les particuliers.
- 50 € : montant de ravitaillement pour certains usagers.
- 600 € par mois : budget carburant pour certains actifs.
- 62 km : distance quotidienne évoquée.
- 150 km : distance quotidienne évoquée.
- 100 km : distance quotidienne évoquée.
- 80 km : distance séparant certains retraités de leur famille.
- 1 400 € : niveau de retraite évoqué.
- 1 800 € : autre niveau de retraite évoqué.
- 1 200 € : niveau de loyer évoqué.

Citations

- « ça pique ! »
- « J'essaye de mettre de 20 euros en 20 euros »
- « ça fait un sacré trou ! »
- « On vit au jour le jour... »
- « Je ne peux même plus dire que je gagne ma vie »
- « On tient grâce à notre trésorerie »
- « En RER, ça prend beaucoup trop de temps »
- « Tout le monde fait ça autour de moi, un deuxième ou un troisième boulot »
- « Le calcul mensuel va me faire si mal que je n'ai pas envie de le faire »
- « Je n'ai pas le choix »
- « On le paie maintenant en essence »
- « C'est autant de moins qu'on aura sur notre prime »
- « J'aimerais bien aussi pouvoir faire du télétravail »
- « Mes petits-enfants vivent à 80 kilomètres, je n'y vais plus »

- « La populace, elle en a ras le bol »
- « On n’a pas le choix, il faut prendre la voiture pour tout »

Résumé journalistique : La flambée des prix des carburants, consécutive au conflit au Moyen-Orient, provoque une onde de choc dans le quotidien des automobilistes français. Dans les stations-service, les témoignages recueillis traduisent une réalité marquée par la contrainte budgétaire et l’adaptation forcée des comportements. Face à des prix pouvant atteindre 2,40 euros le litre de gazole, les usagers renoncent de plus en plus au plein complet, préférant fractionner leurs dépenses. Cette stratégie, dictée par la nécessité, illustre la tension croissante sur les budgets des ménages, notamment pour ceux dont l’activité dépend directement de la voiture. Les professionnels sont particulièrement exposés. Artisans, transporteurs ou indépendants doivent absorber des hausses significatives de leurs coûts, sans possibilité immédiate de les répercuter sur leurs clients. Pour certains, la situation devient critique, les obligeant à puiser dans leur trésorerie ou à multiplier les activités. Du côté des particuliers, les ajustements sont multiples : réduction des déplacements, recours accru au télétravail lorsque cela est possible, ou encore réflexion sur le changement de véhicule. Toutefois, ces solutions restent inaccessibles pour une large part de la population, notamment dans les zones mal desservies par les transports en commun. Les conséquences macroéconomiques sont également préoccupantes. Selon l’OFCE, la hausse des prix de l’énergie pourrait entraîner un rebond de l’inflation et une baisse du pouvoir d’achat, accentuant les fragilités économiques. Au-delà des chiffres, l’article met en lumière un climat social marqué par la lassitude et la frustration. L’absence d’alternatives crédibles pour de nombreux usagers renforce le sentiment d’injustice, dans un contexte où la dépendance à la voiture reste forte. Cette situation révèle les tensions profondes liées à la transition énergétique, entre impératifs économiques, contraintes territoriales et attentes sociales.

Structuration des acteurs et de l’écosystème mobilité

Jan de Lobkowicz prend la présidence de l’Alliance des mobilités au sein de Mobilians (Autoactu – 13 avril 2026)

Points clés & enjeux

- Nomination de Jan de Lobkowicz à la présidence de l’Alliance des mobilités, illustrant la **structuration progressive de l’écosystème des nouvelles mobilités**.
- Renforcement du rôle de Mobilians comme **instance fédératrice des acteurs traditionnels et innovants**.
- Représentation croissante des **startups et services de mobilité** au sein de la filière automobile.
- Organisation en groupes de travail thématiques (data, IA, collectivités, entreprises).
- Enjeu stratégique autour des **données, de l’électrification et des mobilités partagées**.
- Volonté d’articuler les nouveaux services avec les **métiers historiques de l’automobile**.
- Illustration d’une filière en mutation vers une logique **multi-acteurs et servicielle**.

Chiffres clés

- 4 ans : durée du mandat de présidence.
- 23 avril 2026 : prise de fonction officielle.

Citations

- « des startups des services de l’auto et des nouvelles mobilités »

Résumé journalistique : L'Alliance des mobilités, structure intégrée à Mobilians, change de gouvernance avec la nomination de Jan de Lobkowicz, CEO de Skipr France, à sa présidence. Il succède à une présidence partagée assurée jusqu'ici par Aurélien de Meaux et Denis Saada, et prendra officiellement ses fonctions le 23 avril 2026 pour un mandat de quatre ans. Cette nomination s'inscrit dans un contexte de transformation profonde de la filière automobile, marquée par l'essor des nouvelles mobilités et des services associés. L'Alliance des mobilités rassemble en effet des acteurs variés, notamment des startups positionnées sur les services de mobilité, témoignant de l'élargissement du périmètre traditionnel du secteur. La nouvelle gouvernance s'accompagne d'une structuration renforcée autour de thématiques stratégiques. Plusieurs groupes de travail poursuivent ou développent leurs activités, notamment sur les enjeux de data et d'intelligence artificielle, les relations avec les collectivités territoriales ou encore la mobilité en entreprise. Par ailleurs, de nouvelles branches sont créées afin de mieux articuler les innovations avec les métiers historiques de l'automobile. Les mobilités partagées, qu'il s'agisse de vélos, de trottinettes, de scooters ou d'autopartage, disposent désormais de représentations dédiées, reflétant leur montée en puissance. L'ensemble de cette organisation illustre la mutation de la filière vers un modèle plus ouvert et intégré, dans lequel coexistent constructeurs, opérateurs de services et acteurs technologiques. Cette évolution souligne l'importance croissante de la coordination entre ces différents acteurs pour accompagner les transformations du secteur de la mobilité.

Synthèse globale

La sélection de cette semaine met en lumière une **accélération contrastée de la transition vers la mobilité électrique**, prise entre dynamiques de marché, tensions énergétiques et recomposition industrielle à l'échelle mondiale.

D'un côté, la diffusion du véhicule électrique en France franchit un cap significatif. Portée par les politiques publiques – à l'image du leasing social reconduit pour une troisième édition – et par un élargissement rapide de l'offre, l'électrique s'impose désormais comme le principal moteur de croissance du marché automobile. Avec près de 28 % des immatriculations au premier trimestre 2026, il change d'échelle et s'installe durablement dans les usages. Cette dynamique reste toutefois largement dépendante des dispositifs de soutien, confirmant que la transition repose encore sur un équilibre fragile entre incitation publique et maturité du marché.

Dans le même temps, la pression internationale s'intensifie, notamment sous l'effet de l'offensive chinoise. La forte progression des exportations de véhicules électriques et hybrides rechargeables, combinée à la stratégie d'expansion de groupes comme BYD, traduit une recomposition rapide de la concurrence mondiale. Mais cette montée en puissance s'accompagne de tensions structurelles, à commencer par la saturation du marché chinois et les difficultés d'implantation à l'étranger. Face à cela, l'Europe tente de se protéger et de se structurer, notamment via des exigences accrues de contenu local. Ces ambitions industrielles, bien que stratégiques, se heurtent à des contraintes opérationnelles fortes, révélant un décalage persistant entre objectifs politiques et capacités industrielles.

Parallèlement, les transformations des usages de la mobilité confirment une fragmentation croissante des situations territoriales. En milieu urbain dense, la démotorisation des ménages et le vieillissement du parc traduisent une adaptation progressive à des alternatives crédibles. À l'inverse, dans les territoires ruraux, la dépendance à la voiture demeure structurelle, même si de nouvelles

solutions comme l'autopartage électrique émergent pour en atténuer les contraintes. Cette dualité souligne l'enjeu central d'une transition différenciée selon les territoires.

Dans ce contexte, la hausse brutale des prix des carburants agit comme un révélateur et un accélérateur des tensions. Elle contraint les comportements, fragilise les équilibres économiques des ménages et des professionnels, et met en évidence l'absence d'alternatives immédiates pour une partie importante de la population. Au-delà de son impact conjoncturel, cette situation interroge la capacité à accompagner socialement la transition énergétique, dans un contexte de fortes contraintes budgétaires.

Enfin, la filière elle-même poursuit sa mutation. La structuration d'acteurs comme l'Alliance des mobilités au sein de Mobilians illustre l'émergence d'un écosystème élargi, intégrant désormais startups, services et technologies aux côtés des acteurs historiques. Cette évolution confirme le passage d'un modèle centré sur le véhicule à une logique plus globale de services de mobilité.

Au total, cette revue de presse met en évidence une transition à la fois rapide et sous tension, où les avancées du marché coexistent avec des fragilités économiques, industrielles et sociales. Elle souligne surtout la nécessité d'une approche équilibrée, capable d'articuler politiques publiques, compétitivité industrielle et acceptabilité des usagers, afin de construire une mobilité durable à la fois efficace et inclusive.