

Mobilités : les conditions du succès

Dans le cadre de l'opération spéciale consacrée aux élections municipales, l'Institut Montaigne conduit une série d'analyses afin d'éclairer le débat local. Elles reposent sur des données collectées par Terre de Données et offrent une lecture claire, comparable et renouvelée des situations locales afin de mettre en lumière les enjeux concrets auxquels seront confrontées les équipes municipales à l'issue des élections. Les données collectées se concentrent ici sur les métropoles et les villes moyennes.

En 2026 comme en 2020, les mobilités figurent parmi les tout premiers thèmes mis en avant par les candidats. Mais cette centralité électorale masque un décalage institutionnel : la mobilité quotidienne se joue d'abord à l'échelle du bassin de vie, bien au-delà des frontières communales. Dans ce cadre, trois questions structurent cette note : sur quels leviers le maire dispose-t-il réellement d'une marge d'action ? Ceux-ci dépendant largement d'autres échelons, quels effets ce décalage produit-il sur la campagne ? Et comment, malgré ces contraintes, construire une action locale efficace pour accélérer le report modal et la décarbonation des déplacements ?

Fortes attentes, faibles leviers : sur les mobilités, une équation difficile pour le maire

Le pouvoir du maire en matière de mobilités est plus restreint qu'il n'y paraît. Il peut agir directement sur l'aménagement de l'espace public¹, mais beaucoup moins sur les flux qui structurent la mobilité à l'échelle du bassin de vie. Or c'est davantage la gestion de ces flux - et l'offre d'infrastructures et de services qui les canalise - qui détermine, pour l'usager, l'essentiel de la qualité de son trajet (temps de trajet, fiabilité, alternatives crédibles, interconnexions).

¹La compétence obligatoire « parcs et aires de stationnement » des métropoles (article L. 5217-21 2° b du code général des collectivités territoriales - CGCT) et des communautés urbaines (articles L. 5215-20 1 2° b et L. 5215-20-1 1 12° du CGCT) ne vise que le stationnement situé en dehors du réseau viaire.

Ainsi, dans la plupart des grandes agglomérations, le maire ne maîtrise ni la voirie structurante, ni l'offre de transports collectifs. Selon leur importance, les routes dépendent de la commune, de l'intercommunalité, du département, de la région ou de l'État. L'organisation

des transports est portée par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) couvrant plusieurs communes. Dans certaines villes, même la gestion du stationnement (réglementation et tarification) a été transférée à l'échelle intercommunale.

LE MAIRE PEUT	LE MAIRE NE PEUT PAS
Aménager la voirie communale (pistes cyclables, élargissement de trottoirs, mobilier urbain)	Créer des lignes de bus, de tramway ou de métro ²
Réglementer la nature de la circulation (zone 30, rue à sens unique, aire piétonne, zone de rencontre, etc)	Agir sur la fréquence ou le tracé des lignes de transport en commun
Créer ou supprimer des places de stationnement sur la voirie et fixer les tarifs	Décider des investissements ferroviaires (RER, TER, trains de nuit)
Mettre en place des "rues aux écoles" ou des fermetures ponctuelles de voirie	Décider seul des tarifs des transports publics, notamment de la gratuité
Déployer des aides locales ciblées (ex : subvention vélo, prime mobilité douce)	Modifier la fiscalité des transports (versement mobilité), des carburants, la fiscalité automobile ou les normes Crit'Air

Paris : un enchevêtrement des compétences en matière de mobilités

À Paris plus qu'ailleurs, la politique de mobilité résulte d'un empilement d'acteurs et de décisions à des échelles différentes, laissant au maire une action résiduelle sur le seul aménagement de l'espace public. Ainsi, les transports collectifs ne relèvent pas de la Ville mais d'Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice compétente à l'échelle régionale pour l'en-

semble du réseau (métro, RER, bus, tramway). L'État demeure compétent sur les grands axes structurants. La préfecture de Police de Paris, notamment, conserve des prérogatives importantes sur les conditions d'usage de ces axes comme du périphérique (suppression de voies, mise en place de voies réservées comme pour le covoiturage). La Métropole du Grand Paris, quant à elle, pilote la mise en place de la Zone à faibles émissions (ZFE), qui couvre quasiment l'ensemble du périmètre métropolitain et dépasse donc largement les frontières administratives de la capitale.

²L'accord du maire à un projet de l'AOM reste nécessaire pour les réseaux de surface, comme les lignes de bus en site propre ou de tramway.

À ces compétences juridiquement limitées s'ajoute une contrainte très concrète : **la géographie des déplacements ne recoupe pas le périmètre électoral**. Sur les dernières années, la hausse des prix immobiliers et la concentration de l'emploi, dissociant lieux de vie et d'activité, ont encore accentué ce phénomène. Aujourd'hui, **près de deux trajets domicile-travail sur trois franchissent une frontière communale**³.

Le maire est donc jugé sur une politique dont il ne maîtrise qu'une partie des leviers, et souvent pas à l'échelle où se joue l'essentiel des flux. Ce double décalage - compétences dispersées, flux intercommunaux - produit plusieurs effets bien identifiables sur la campagne.

Une absence de débat sur les enjeux structurants

Du fait des compétences limitées du maire, la campagne tend à se replier sur les leviers immédiatement activables à l'échelle municipale, au détriment d'un débat sur les arbitrages structurants du système de mobilité. Le débat se cristallise ainsi sur le partage de la voirie et les règles du stationnement. Cette tendance n'est pas nouvelle : le mandat qui s'achève a déjà été rythmé par des débats très polarisés autour d'aménagements portés par les exécutifs municipaux dans les grandes villes : piétonnisation d'axes structurants, comme la Presqu'île à Lyon, ou multiplication des "rues aux écoles" à Paris. En 2026, la campagne s'organise à nouveau autour de ces arbitrages visibles : à Paris, Sarah Knafo (Reconquête) propose la création de 15 000

places de stationnement supplémentaires, tandis que Rachida Dati (LR) défend un nouveau tarif résident permettant de stationner dans tout Paris à un prix « abordable » ; à Marseille, Franck Allisio (RN) propose de rendre gratuite la première heure sur l'ensemble de la voirie payante ; à Lyon, Grégory Doucet (Les Écologistes) propose d'offrir dix tickets de stationnement annuels aux Lyonnais pour accueillir leurs proches.

Pourtant, l'efficacité d'une politique de mobilité dépend moins de ces arbitrages intra-urbains pris isolément que de leur articulation avec le fonctionnement du réseau à l'échelle du bassin de vie : fréquence, amplitude horaire, interconnexions, financement. Il en résulte une campagne qui discute beaucoup d'objets localement visibles, mais **une absence de débat démocratique sur les arbitrages décisifs** : où renforcer l'offre, avec quel financement et selon quelles priorités. Les promesses municipales se juxtaposent tout en étant peu coordonnées entre les villes, voire déconnectées des capacités réelles de mise en œuvre.

L'élection municipale ne peut donc se faire le lieu d'un arbitrage collectif sur le système de mobilité souhaitable à l'échelle du bassin de vie et arbitrer les tensions ou divergences d'intérêts. Ceux-ci sont complexes et loin de se résumer à une opposition binaire centre / périphérie. Dans les zones denses, la priorité accordée à la marche et aux transports collectifs tient autant à leur efficacité pour desservir emplois et services - y compris pour les actifs venant de l'extérieur - qu'aux préférences des seuls résidents. La difficulté - et la nécessité d'un débat démocratique

³ Cette part est en hausse depuis 1999. Les dernières données disponibles indiquent une nouvelle hausse, autour de trois quarts des trajets. Voir : Insee. Mobilités professionnelles en 2021 : déplacements domicile - lieu de travail.

- surgit lorsque ce système rencontre celui des territoires périurbains, où l'automobile demeure centrale faute d'alternatives crédibles : des décisions communales peuvent alors affecter directement des usagers qui ne votent pas dans la commune. En l'état actuel du morcellement communal, **cette "démocratie du sommeil" - qui dort décide - nourrit une contestation récurrente de politiques vécues comme imposées par un territoire sur un autre⁴.**

En miroir, ces chevauchements de compétences autorisent un certain "confort de l'irresponsabilité", comme analysé récemment dans un rapport de l'Institut Montaigne⁵. Lorsque la décision, le financement et la mise en œuvre sont dispersés entre plusieurs échelons, le maire peut imputer une non-réalisation à l'absence d'accord ou d'arbitrage au niveau métropolitain ou régional ; le président de l'intercommunalité - lorsqu'il n'est pas le même acteur - peut, symétriquement, invoquer des priorités concurrentes ou des blocages locaux. La chaîne de décision se transforme alors en chaîne de renvoi, qui fragilise la redevabilité : chacun détient une partie des leviers, mais aucun niveau ne porte pleinement la responsabilité du résultat.

Des propositions centrées sur l'intérêt électoral

Une deuxième conséquence du décalage entre le périmètre électoral et le périmètre réel des mobilités est d'inciter à formuler des propositions calibrées pour l'électorat municipal, même lorsqu'elles dégradent l'équilibre du système à l'échelle du bassin de vie. Or la mobilité fonctionne comme un réseau interdépendant : une mesure localement favorable (pour les habitants de la commune-centre) peut déplacer les coûts et produire des effets de bord ailleurs, au point de devenir contre-productive pour la performance globale du système.

La gratuité des transports en commun illustre particulièrement ce biais. En substituant une promesse tarifaire à un débat sur l'offre, elle déplace l'attention vers un objet municipalement "saisissable" - le prix payé par l'électeur - au détriment de l'objet décisif à l'échelle du bassin des déplacements - la capacité du réseau à se renforcer (davantage de lignes, fréquences accrues, horaires élargis)⁶. En effet, c'est bien l'offre qui déclenche le report modal : seuls 2 % des Français déclarent que la gratuité les inciterait à moins utiliser leur voiture, contre 57 % qui citent d'abord une amélioration de l'offre. **Or le coût élevé des promesses de gratuité, chiffrées par l'Institut Montaigne, réduit précisément les marges disponibles pour financer ce renforcement de l'offre.** Il est d'ailleurs symptomatique qu'elles n'émanent souvent que de candidats de la ville-centre, où l'offre de transport est la plus consistante.

⁴ *Philosophie magazine, La démocratie du sommeil, septembre 2012.*

⁵ *Institut Montaigne. (2026). Responsabilité : plaidoyer pour l'action.*

⁶ *Ipsos & Transdev. Enquête sur les mobilités en régions – 2^e vague, juin 2023*

Coût estimé par l'Institut Montaigne de mesures de gratuité des transports en commun

Gratuité totale

Ville	Candidat	Mesure	Coût estimé par l'Institut Montaigne
Bordeaux	Nordine RAYMOND (LFI)	Gratuité des transports en commun à terme	146,5 M€
Nice	Mireille DAMIANO (DVG)	Gratuité des transports en commun	131 M€
Nice	Juliette CHESNEL-LE ROUX (Les Écologistes)	Gratuité des transports en commun	104 M€
Lyon	Anaïs BELOUASSA-CHERIFI (LFI)	Gratuité des transports en commun	320 M€

Gratuité partielle ou baisse des tarifs

Ville	Candidat	Mesure	Coût estimé par l'Institut Montaigne
Lyon	Jean-Michel AULAS (DVD)	Gratuité des transports en commun pour les familles monoparentales, les personnes isolées et démunies et les Lyonnais aux revenus inférieurs à 2500 € par mois	63 M€
Nice	Christian ESTROSI (HOR)	Gratuité des transports en commun pour les plus de 65 ans	4,6 M€
Strasbourg	Catherine TRAUTMANN (PS)	Gratuité des transports en commun pour les plus de 65 ans	5,8 M€
Strasbourg	Jean-Philippe VETTER (LR)	Abonnement à 1€/mois pour les 65 ans et plus dans l'Eurométropole	5,6 M€
Lille	Violette SPILLEBOUT (RE)	Gratuité des transports en commun pour les moins de 26 ans	14 M€
Lille	Arnaud DESLANDES (PS)	Gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans, les personnes à mobilité réduite et les plus de 65 ans	21,4 M€
Lille	Stéphane BALY (Les Écologistes)	Gratuité des transports les week-ends et jours fériés et gratuité totale des bus	30 M€

Ces promesses supprimeront des recettes alors même que les coûts d'exploitation des transports publics devraient augmenter de près de 30 % ces prochaines années avec les mises en service prévues de nouvelles lignes. Elles risquent ainsi d'assécher la capacité d'investissement là où les besoins sont les plus lourds : sur les liaisons centre-périphérie. À titre d'illustration, le déploiement des Services express régionaux métropolitains (SERM), justement conçu pour renforcer ces liaisons, représente à lui seul au moins 25 Md€⁷. L'enjeu est pourtant particulièrement aigu, notamment dans les villes moyennes où la dépendance à la voiture continue d'augmenter : le taux de motorisation, déjà 50 % plus élevé que dans les grandes métropoles, a encore progressé ces dernières années.

Par ailleurs, les mesures de gratuité tendent à **renforcer la spécificité française d'une contribution de plus en plus faible des usagers au financement des transports en commun : pour un trajet payé 2 €, le coût complet est en moyenne de l'ordre de 10 €, soit 8 € financés par la collectivité**⁸. Dans d'autres pays européens, la part financée par l'utilisateur représente plutôt de l'ordre de la moitié du coût du trajet. La campagne aborde pourtant peu cet enjeu central du rééquilibrage du financement entre usagers, entreprises et contribuables pour sé-

curiser les trajectoires d'investissement dans les transports. Et lorsque d'autres pistes de financement sont évoquées, elles reposent souvent sur une hausse de la contribution des entreprises juridiquement inapplicables, certaines promesses allant jusqu'à mentionner un versement mobilité au-delà du plafond légal autorisé⁹.

Une décarbonation des mobilités rendue plus complexe

Au-delà de son effet sur la nature des promesses de campagne, la gouvernance morcelée des mobilités rend plus complexe l'action sur les trajets qui franchissent les frontières administratives, et pèse à ce titre sur la trajectoire de décarbonation. En effet, les gisements d'émission ne se situent pas sur les trajets intra-urbains, qui sont déjà largement décarbonés. Dans les douze plus grandes villes par exemple, un actif sur dix se rend au travail à pied et quatre sur dix utilisent les transports en commun, tandis que les distances et durées médianes domicile-travail demeurent contenues. La part des ménages motorisés y est plus faible que la moyenne et cette baisse s'est poursuivie sur le dernier mandat. Seules Marseille et Toulon font exception.

⁷Pour le seul volet ferroviaire. À titre d'indication, l'écart entre l'offre de TER et la demande depuis le périurbain est de 1 à 15, un des ratios les plus élevés d'Europe.

⁸Le financement des AOM repose d'abord sur le versement mobilité (11,3 Md€ au total en 2023 soit 51 % des ressources) avec un relèvement fréquent des taux jusqu'aux plafonds légaux. Dans les grandes métropoles, la part du VM dans les recettes de fonctionnement dépasse fréquemment les 50 %, atteignant jusqu'à 68 % à Montpellier (plus grande métropole européenne à instaurer la gratuité). À l'inverse, les recettes tarifaires ne pèsent que 13 % (contre 50–60 % dans de nombreux pays européens), moins que les subventions (fonctionnement 14 %, investissement 5 %). Le solde est couvert par un recours à l'endettement. Source : LBP. (2025). *Analyse de l'organisation et des comptes des AOM locales (2017-2024)*.

⁹Le versement-mobilité renvoie par ailleurs à la question plus large des impôts de production, qui affectent directement la compétitivité des entreprises françaises par rapport à leurs concurrents européens. Voir : Institut Montaigne. (2025). *Baromètre européen des impôts de production*.

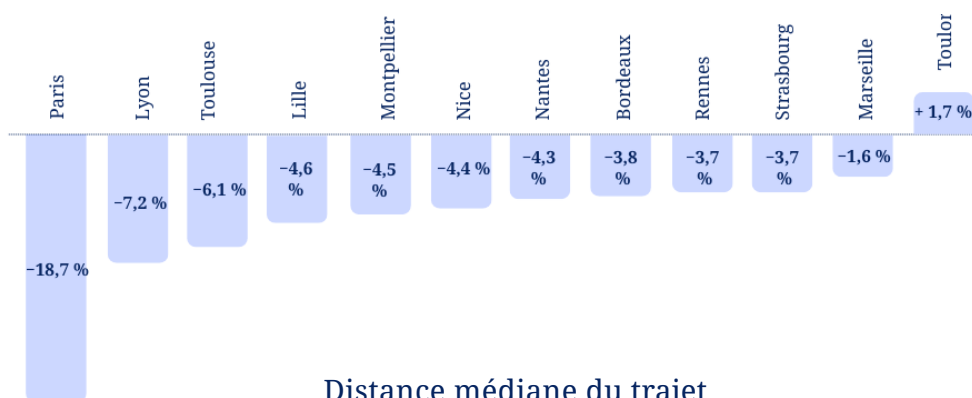
Marseille, Toulon : des grandes villes en retard sur la transition des mobilités

Parmi les douze plus grandes villes françaises, largement engagées dans la décarbonation de leurs déplacements intra-urbains, Marseille et Toulon font exception. La part des ménages motorisés stagne depuis quinze ans¹⁰. À Marseille,

ce retard tient en partie à un fort étalement urbain, avec une distance médiane domicile-travail de 27,6 km (contre 13,7 km en moyenne) et des temps de trajet plus élevés, rapprochant la ville du profil des villes moyennes.

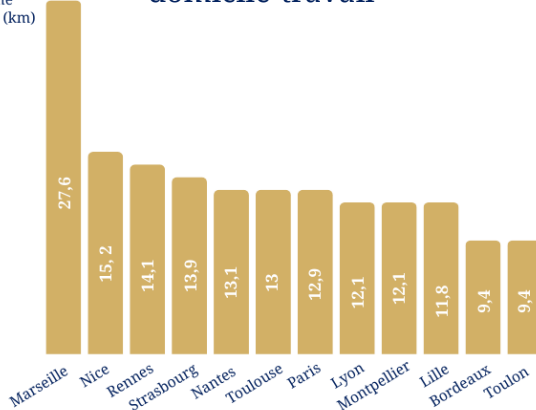
Distance et durée médianes du trajet domicile-travail et évolution de la part des ménages disposant d'au moins une voiture dans les douze plus grandes villes

Évolution de la part des ménages disposant d'au moins une voiture (2011 - 2022)¹¹



Distance médiane du trajet domicile-travail

Distance médiane domicile-travail (km)



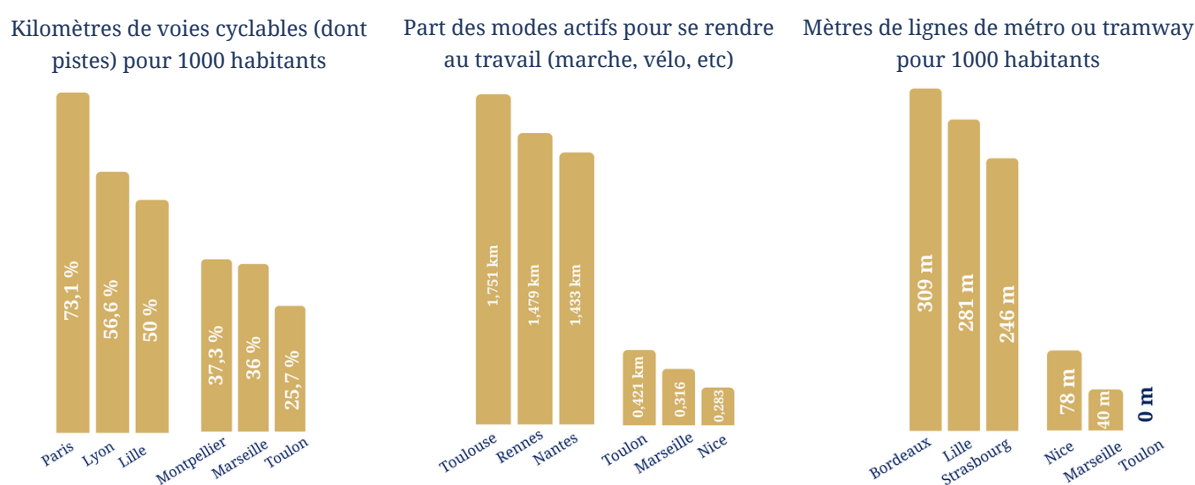
Source : Institut Montaigne, Terres de données, 2025.

¹⁰ Marseille se distingue nettement des autres grandes métropoles par une transition des mobilités plus lente et des résultats plus contrastés. C'est à la fois là où l'atteinte des promesses de campagne apparaît la plus limitée, où les émissions liées aux transports ne reculent pas entre 2016 et 2021, où la part des ménages disposant d'au moins une voiture diminue à peine et où les distances domicile-travail ainsi que les temps de trajet associés demeurent les plus élevés de l'échantillon.

¹¹ Le périmètre des villes moyennes ici mentionné exclut La Rochelle, Saintes, Montauban et Montbéliard.

À Toulon en revanche, ce retard interroge dès lors que les distances domicile-travail y sont les plus faibles des douze grandes villes ; il renvoie plutôt à la faiblesse des alternatives à la voiture et à des indicateurs de mobilité active défavorables.

Parmi les douze plus grandes de France, villes les mieux et les moins bien classées sur plusieurs indicateurs d'alternative à la voiture



Source : Institut Montaigne, Observatoire des territoires, INSEE.

À l'inverse, le principal gisement de décarbonation concerne les déplacements qui franchissent les frontières des villes - en particulier entre centres et périphéries, plus longs et plus dépendants de la voiture en l'absence d'alternatives. Ils représentent près de la moitié des émissions liées aux mobilités, soit dix fois plus que les déplacements strictement intra-urbains.

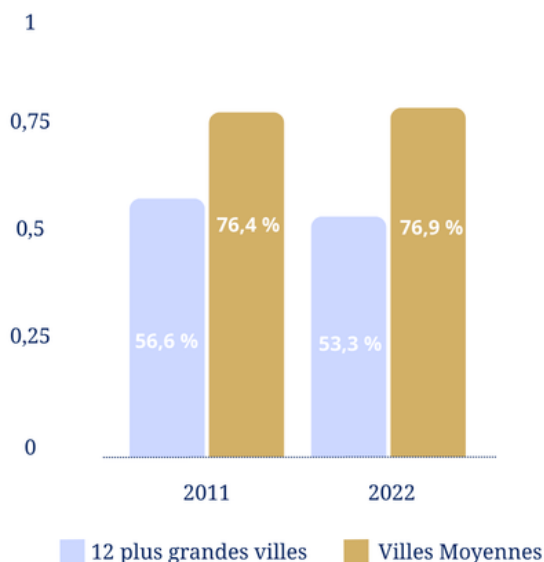
Le retard sur ce point est pourtant palpable, dans les périphéries mais également dans les

villes moyennes. Dans ces territoires, les distances et temps de trajet moyens ont continué de s'allonger¹², tandis que le taux de motorisation progresse depuis quinze ans et se situe désormais près de 50 % au-dessus de celui des grandes villes (76,9 % contre 53,3 %)¹³. Autrement dit, si une transition des mobilités est bien engagée dans les centres métropolitains, elle reste largement absente dans les villes moyennes et les zones périphériques, où se joue aujourd'hui l'essentiel de la décarbonation.

¹² Et dans les villes moyennes au contraire, à l'inverse des grandes villes, la distance médiane et les temps de trajet sont plus longs, et se sont encore allongée en vingt ans sous l'effet combiné de la périurbanisation et de la concentration de l'emploi dans des pôles. Voir : Insee, Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural, 2023.

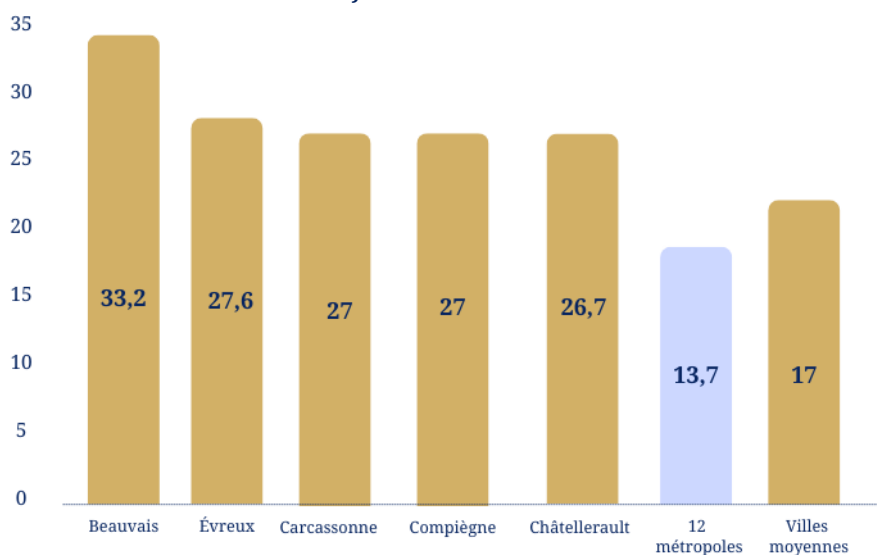
¹³ Les villes moyennes mentionnées dans cette note représentent les villes dont le pôle AAV compte entre 50 000 et 200 000 habitants, pour cibler les villes moyennes exerçant un rôle de centralité significatif sans relever du statut métropolitain. Ce périmètre comprend 84 villes réparties sur l'ensemble du territoire national, représentant l'échelon intermédiaire entre les grandes métropoles régionales et les petites centralités locales.

Part de ménages disposant au moins d'une voiture



Source : Institut Montaigne, à partir de Terre de Données, Insee, décembre 2025

Distance médiane des les 12 plus grandes villes et dans une sélection de villes moyennes du trajet domicile-travail¹⁴



Source : Institut Montaigne, à partir de Terre de Données, Insee, décembre 2025

¹⁴ Le périmètre des villes moyennes ici mentionné exclut La Rochelle, Saintes, Montauban et Montbéliard. Les villes moyennes mentionnées sont celles affichant les distances médianes de trajet domicile-travail les plus élevées.

Ce décalage entre géographie des émissions et périmètres électoraux peut contribuer à expliquer l'échec de la décarbonation des mobilités au niveau national. Premier poste d'émissions de gaz à effet de serre en France (34 %), le secteur des transports fait figure d'exception avec des émissions en hausse de 2,8 % entre 1990 et 2023, alors que celles des autres secteurs reculent de 41 % sur la même période¹⁵. Dans ce contexte, l'efficacité d'une politique de décarbonation dépend alors du bon arbitrage entre ce qui est électoralement rentable à court terme et ce qui est réellement décisif pour le report modal.

Une action efficace du maire est possible, sous conditions

Du fait du décalage entre le périmètre du vote et celui des déplacements, la réussite d'une politique locale de mobilité est donc conditionnée à certains facteurs.

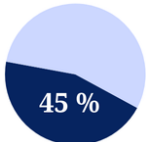
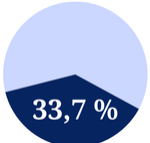
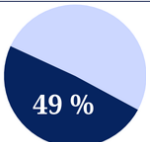
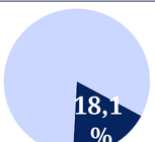
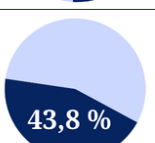
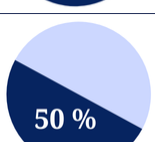
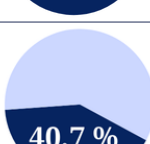
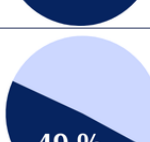
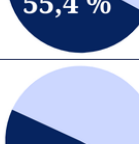
Elle tient d'abord à la capacité de l'exécutif municipal à porter et faire accepter ses priorités au niveau intercommunal. Si le maire peut relayer les attentes de sa commune et impulser certaines orientations, il ne dispose pas, à lui seul, du pouvoir de trancher sur les décisions structurantes. Celles-ci se jouent principalement au niveau de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et des autres échelons compétents. Dans ce cadre institutionnel, l'efficacité de l'action municipale dépend largement de la faculté du maire à négocier avec les autres collectiv-

tés – État, département, région – mais surtout à construire une majorité à l'échelon intercommunal, là où se décident l'essentiel de l'offre de transport, des investissements et des arbitrages de réseau¹⁶.

Or la ville-centre ne dispose généralement que d'une influence relative sur ces décisions. Dans la plupart des grandes métropoles, elle ne détient pas la majorité absolue des sièges au conseil métropolitain – Montpellier fait exception, mais cette majorité inclut des élus d'opposition municipale. Lorsque la ville-centre et l'intercommunalité compétente ne sont pas politiquement alignées – comme ce fut le cas lors du dernier mandat à Marseille ou Lille – la mise en œuvre des engagements municipaux devient plus incertaine. Le mandat marseillais l'a illustré : plusieurs promesses formulées en 2020, portant sur des compétences essentiellement métropolitaines (réseau cyclable structurant, pôles d'échanges multimodaux, renforcement massif de l'offre de transports collectifs), n'ont été que partiellement mises en œuvre.

¹⁵ Si elles ont diminué de 1,2 % sur l'année 2024, ce rythme reste largement insuffisant : atteindre l'objectif fixé à 2030 dans la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 3) implique une baisse quatre fois plus forte que la diminution observée en 2024 13

¹⁶ Sauf en Île-de-France

	Étiquette ville	Étiquette métropole	Nombre de communes dans la métropole	Part des sièges de la ville-centre dans le conseil métropolitain
Marseille	DVG	DVD	92 communes	 45 %
Bordeaux	Les Écologistes	PS	28 communes	 33,7 %
Nantes	PS	PS	24 communes	 49 %
Lille	PS	DVD	95 communes	 18,1 %
Rennes	PS	PS	43 communes	 43,8 %
Toulouse	DVD	DVD	37 communes	 50 %
Toulon	Horizons	LR	12 communes	 40,7 %
Strasbourg	Les Écologistes	Les Écologistes	33 communes	 49 %
Montpellier	PS	PS	31 communes	 55,4 %
Nice	LR	LR	53 communes	 49,6 %

Cette contrainte institutionnelle pèse particulièrement sur les mesures les plus structurantes ou les plus coûteuses. Dans aucune grande ville française, le maire de la ville-centre et sa majorité ne disposent, à eux seuls, du contrôle des projets d'infrastructures lourdes ou des transfor-

mations majeures du réseau¹⁷. Or la campagne est marquée par de nombreuses promesses en la matière, dont la concrétisation dépendra nécessairement d'un accord métropolitain, voire d'un cofinancement de la région ou de l'État.

**Mesures dont le financement
ne pourra être assuré sans un soutien de la métropole,
voire d'autres échelons**

Ville	Candidat	Mesure	Coût estimé par l'Institut Montaigne
Marseille	Benoît Payan (DVG)	Diviser par six le prix des tunnels Prado	48 M€
Marseille	Alexandre Dupalais (RN)	Détourner ou recouvrir l'autoroute Paris-Marseille qui traverse la ville	de 930 M€ à 2,8 Md€
Lyon	Jean-Michel Aulas (SE)	Creuser un nouveau tunnel pour décongestionner celui de Fourvière	2,6 Mds €
Nantes	Foulques Chombart de Lauwe (LR)	Remettre à l'ordre du jour le projet d'un tunnel sous la Loire	570 M€

Mais même lorsque le maire parvient à convaincre ses partenaires institutionnels, l'efficacité de son action suppose une seconde condition : **être prêt à assumer des arbitrages qui ne coïncident pas toujours avec les attentes immédiates de son électorat, mais qui sont bénéfiques à l'échelle du bassin de vie.** Une politique de mobilité efficace peut en effet conduire à privilégier des solutions optimales pour l'ensemble des déplacements intercommunaux plutôt que pour la seule commune. Dans les espaces denses, la soutenabilité financière des réseaux de transport impose ainsi de maintenir une tarification permettant de sécuri-

ser leur financement et d'améliorer durablement l'offre. Or ces choix sont difficiles à défendre en campagne, puisque la gratuité des transports publics constitue l'une des mesures les plus populaires en matière de mobilité : selon une enquête de l'Institut Montaigne, 71 % des Français y sont favorables, ce qui en fait la proposition la plus plébiscitée parmi celles testées dans ce domaine. Une approche plus cohérente consisterait à privilégier une tarification solidaire indexée sur le revenu du foyer : elle garantit l'accès au réseau pour les ménages les plus modestes tout en préservant la contribution des usagers solvables et la capacité d'investissement du sys-

¹⁷ A fortiori en Ile-de-France où IDFM, contrôlé par la Région, concentre la compétence en matière de transports collectifs

tème de transport. Pourtant, cette voie médiane reste peu mobilisée dans les programmes municipaux. Même lorsque la gratuité est partielle, elle repose le plus souvent sur des critères de statut - par exemple l'âge, comme pour les plus de 65 ans à Nice (Christian Estrosi) ou à Strasbourg (Catherine Trautmann et Jean-Philippe Vetter). Dissocier l'avantage tarifaire du critère de ressources s'éloigne d'une logique de justice sociale - surtout lorsqu'il profite à des catégories dont le niveau de vie moyen est supérieur à celui de la population dans son ensemble.

De même, dans les villes moyennes et les territoires périphériques, l'efficacité des politiques de mobilité suppose souvent des arbitrages qui peuvent aller à rebours des attentes électorales immédiates. Cela peut impliquer, par exemple, de financer des relais vers une ligne de transport à forte fréquence située dans une commune voisine, plutôt que d'exiger un détour coûteux afin d'assurer une desserte fine sur son seul territoire. L'enjeu est également de contenir l'étalement urbain qui, ces dernières années, a contribué à allonger les distances domicile-travail et à renforcer la dépendance à la voiture dans ces espaces.

Dans les territoires ruraux ou peu denses, enfin, les enjeux de mobilité se posent bien différemment pour les maires : près de la moitié des communes déclarent ne bénéficier d'aucun service de transport public¹⁸, et il serait illusoire d'y promettre une desserte fine et généralisée.

La faible densité de population rend ces services économiquement non viables. Dans ces territoires, le principal levier de mobilité reste donc l'accessibilité économique du véhicule individuel, en particulier électrique. Or le déterminant central de l'électrification - le prix d'acquisition - dépend largement de l'offre des constructeurs et des dispositifs nationaux de soutien, compte tenu des montants en jeu. Les maires des communes peu denses ne peuvent donc agir qu'à la marge, en mobilisant des leviers complémentaires comme le déploiement de bornes de recharge. L'action municipale ne peut alors être qu'une force d'appoint à l'action, décisive, de l'État.

La transition des mobilités ne peut donc être pensée uniquement à l'échelle de la commune - bien que l'essentiel du débat électoral se joue à ce niveau. **C'est pourquoi, dans un contexte de morcellement institutionnel, elle suppose alors du maire une double exigence : savoir convaincre ses partenaires au niveau intercommunal tout en assumant des décisions qui ne coïncident pas toujours avec les attentes immédiates de son électorat.** À défaut, le risque est double : voir prospérer des promesses "à portée de main", visibles et politiquement rentables, mais insuffisantes pour transformer le système de déplacements à l'échelle du bassin de vie ; et maintenir la transition dans une logique d'ajustements fragmentés voire non coordonnés, qui retardent le report modal et la trajectoire globale de la décarbonation.

¹⁸AMF. (2025). *Les transports du quotidien dans les communes*.

Remerciements : Marie-Pierre de Bailliencourt, directrice générale de l'Institut Montaigne, Blanche Leridon, directrice des Études France ; Nicolas Laine, coordinateur de cette note, ainsi que tous ceux qui ont contribué à son élaboration : Donna Clément, Pauline Faure, Constantine Gelez, Simon Guilbert, Loïse Lyonnet, Cédric Ménissier, Laura Pradat et Arsène Vassy.

L'Institut Montaigne remercie également tout particulièrement l'ensemble des experts qui ont contribué à cette note, notamment Frédéric Baverez, Senior Advisor ; Jean Coldefy, président du conseil scientifique de France Mobilités, conseiller du Président de Transdev et Jacques Lévy, chercheur en science du social, membre du rhizome Chôros.

À propos de l'Institut Montaigne

Think tank de référence en France et en Europe, l'Institut Montaigne est un espace de réflexion indépendant au service de l'intérêt général. Ses travaux prennent en compte les grands déterminants économiques, sociétaux, technologiques, environnementaux et géopolitiques afin de proposer des études et des débats sur les politiques publiques françaises et européennes. Il se situe à la confluence de la réflexion et de l'action, des idées et de la décision.