

NOTE D'ÉCLAIRAGE - Octobre 2025

Transition des mobilités : anatomie d'une impasse



La transition écologique des mobilités est au cœur du débat démocratique. Premier secteur d'émissions carbone, le transport concentre tout à la fois des défis techniques, économiques et des enjeux politiques en apparence peu conciliables au vu des contraintes sociales et territoriales de l'accessibilité.

Cette note met en lumière un carré d'incompatibilité de la décarbonation des mobilités. En effet, les décisions prises ces quinze dernières années ont rendu quasiment impossible d'aligner de manière vertueuse la recherche d'un impact écologique positif, l'efficacité de la dépense publique, l'acceptabilité sociale et l'effet sur la compétitivité des entreprises et des agents économiques. Si les ambitions sont clairement affichées, la méthode et les arbitrages nécessaires à leur atteinte ont fait l'objet d'une attention très nettement insuffisante de la part des pouvoirs publics. Aussi, l'absence de prise en compte globale de ces quatre dimensions dans la politique de décarbonation crée-t-elle le terreau d'un rejet massif de volontés pourtant nécessaires.

Dans la lignée des travaux de l'Institut Montaigne sur les territoires, la décarbonation industrielle, l'énergie et les classes moyennes, cette note met en lumière les raisons de l'impasse dans laquelle nous nous trouvons. Elle cherche à mieux identifier les leviers d'une transformation sociétale consentie et non subie. Loin de pousser des idéologies et des injonctions, il convient d'expliquer les enjeux, de proposer des étapes, de démontrer les bénéfices pour tout un chacun : citoyens, entreprises, pouvoirs publics, environnement. Un nouveau récit, une nouvelle temporalité et une nouvelle gouvernance doivent être pensés de concert afin d'aborder l'urgence environnementale dans la volonté partagée et la méthode.

Marie-Pierre de Baillencourt,
Directrice générale de l'Institut Montaigne

La transition écologique dans les transports semble dans une impasse. Premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, il est aussi le seul où les émissions ne baissent pas, et celui où les politiques menées sont les plus contestées. Le paradoxe est saisissant : **alors que l'importance d'agir n'a jamais été aussi partagée, jamais les mesures n'ont été aussi mal acceptées.**

Cet échec nourrit l'idée que les Français seraient opposés à la décarbonation. **C'est une lecture erronée.** Les résultats d'une enquête menée par l'Institut Montaigne auprès de 10 000 Français démontrent au contraire **une très large adhésion à l'objectif de la transition :**

- **Les Français perçoivent l'urgence climatique :** seuls 9 % déclarent ne pas se sentir concernés.
- **Cette conscience est partagée par l'ensemble du corps social,** y compris les classes moyennes – qui se déclarent plus concernées que la moyenne par le changement climatique – et les habitants des territoires ruraux – dont une proportion supérieure à celle des grandes villes juge nécessaire d'intégrer l'enjeu climatique dans leurs modes de vie.
- **Les Français sont prêts au changement :** 64 % le vivent bien – et ce de façon très partisane.
- **Enfin, ils perçoivent la transition comme une opportunité :** 8 Français sur 10 considèrent qu'ils ont autant, voire plus à y gagner qu'à y perdre.

L'opposition ne porte donc pas tant sur l'objectif que sur les politiques adoptées pour l'atteindre. Mal séquencées, imparfaitement ciblées, présentées de manière confuse et décidées de manière centralisée, elles ne peuvent espérer embarquer des citoyens qui adhèrent pourtant largement à leurs objectifs.

La première erreur concerne le séquençage des mesures contraignantes. En imposant des interdictions ou une fiscalité accrue sans alternatives crédibles à court terme, les pouvoirs publics ont inversé

le calendrier de la transition – plaçant de nombreux ménages, surtout ruraux, face à des contraintes immédiates sans solution viable. En effet, l'achat d'un véhicule électrique neuf représente encore plus d'un an de revenu pour un ménage de la classe moyenne. Quant au développement des « Services express régionaux métropolitains », il s'étalera jusqu'en 2040 et ne concernera pas de nombreuses villes moyennes et les zones rurales. La temporalité politique, fondée sur des injonctions rapides, a devancé celle, plus lente, des adaptations économiques et sociales.

Cette erreur de tempo se double d'une erreur d'équité. Pour les ménages modestes, les dispositifs publics comme le bonus écologique ou le leasing social sont imparfaitement ciblés ou d'une diffusion trop restreinte pour compenser l'absence de marché de l'occasion électrique et l'inégale couverture des transports collectifs. L'injonction à changer sans possibilité de le faire provoque un sentiment d'injustice, voire de colère chez un quart des Français interrogés par l'Institut. Cette erreur d'équité n'a pas encore été intégrée par les pouvoirs publics : **ces deux prochaines années, deux des quinze mesures étudiées pourraient ainsi renchérir les prix des carburants dans une proportion similaire à celle qui avait déclenché le mouvement des « Gilets jaunes ».**

La troisième erreur tient au récit de la transition, excessivement centré sur des bénéfices collectifs et abstraits au détriment d'un récit plus pragmatique, ancré dans les usages. Si les Français reconnaissent à près de 90 % l'urgence d'agir, cette prise de conscience se traduit moins par un engagement militant que par un souci pragmatique de préserver sa santé, de réduire ses dépenses ou de sécuriser ses conditions de vie face aux effets du dérèglement climatique. L'adhésion se construira donc principalement à partir de gains personnels tangibles. Une étude inédite des discours politiques de ces deux dernières années¹, conduite pour l'Institut Montaigne, montre pourtant que **l'argument écologique est mobilisé jusqu'à quatre fois plus souvent que les avantages individuels pour défendre des mesures comme les**

¹ Analyse effectuée à l'aide de l'outil Pluralisme de Magic Lemp. Méthodologie détaillée en annexe de la note.

mobilités douces ou les ZFE – y compris lorsque cet argument écologique n'est pas objectivé par des évaluations. Les bénéfices individuels (économies de carburant, amélioration de la santé, gain de temps ou de confort), pourtant plus tangibles et immédiatement perceptibles, ont été largement relégués au second plan. Cette erreur de narration est souvent aggravée par un manque d'évaluation et de transparence sur le résultat des mesures – ce qui conduit à les faire paraître inefficaces ou symboliques, alimentant l'idée d'une écologie déconnectée du réel.

Enfin, la quatrième erreur de la transition des mobilités tient à sa gouvernance. Alors que la défiance envers l'État central est deux fois plus forte en France que dans le reste de l'Union européenne, les principales mesures ont été décidées au niveau national. Cette centralisation va à l'encontre des attentes exprimées par 80 % des Français en faveur d'une écologie de proximité. Elle limite également l'adaptation des politiques à la diversité des situations locales – densité, dépendance à la voiture, infrastructures – et alimente le sentiment d'une transition imposée d'en haut, sans véritable concertation. Enfin, sa mise en œuvre reste freinée par l'intervention simultanée de six échelons administratifs, chacun selon des périmètres propres sans qu'aucun ne corresponde à l'échelle pertinente – celle du bassin de vie, qui concentre les trajets du quotidien.

Temporalité, équité, récit, gouvernance : et si ces quatre erreurs de la transition des mobilités étaient, en partie, à l'origine du *backlash* écologique actuellement à l'œuvre ? Les mesures dans ce secteur, par leurs effets sociaux importants et immédiats sur le quotidien, constituent un terrain propice à l'émergence de contestations susceptibles d'essaimer vers l'ensemble des politiques identifiées comme « écologiques ». Alors que la part des Français plaçant l'environnement au premier rang de leurs priorités a déjà été divisée par deux en cinq ans, le risque est celui d'un retournement durable de l'opinion, à un moment charnière où une adhésion majoritaire devient indispensable pour accélérer la transition.

Dans ce contexte, l'acceptabilité citoyenne constitue une variable décisive de toute trajectoire de

transition. Or parmi les quinze mesures évaluées, **les dispositifs les plus efficaces sont aussi les plus contestés ; à l'inverse, ceux qui sont bien perçus pèsent de façon lourde soit sur les finances publiques, soit sur les entreprises.** Ce carré d'incompatibilité entre efficacité climatique, acceptabilité sociale, soutenabilité budgétaire et compétitivité économique oblige les décideurs à assumer des arbitrages, jusqu'ici peu débattus ou pris sans en assumer les contreparties.

Dans ce contexte, une stratégie renouvelée, articulée autour de cinq leviers, apparaît indispensable pour restaurer l'adhésion à la transition des mobilités.

Réussir la transition des mobilités suppose d'abord d'en réviser le calendrier d'action, en replaçant l'investissement dans l'offre avant les restrictions sur la demande. La mise en place de toute mesure contraignante (ZFE, ETS 2) doit être précédée d'un choc d'offre crédible en matière de transports collectifs, notamment dans les couronnes périurbaines. L'utilisateur adopte en effet un comportement rationnel : il privilégie le mode le plus économique, rapide, confortable et sécurisant. Le choc d'offre doit faire des solutions écologiques celles qui répondent le mieux à ces critères de commodité. Cet effort nécessitera notamment **une plus grande participation des usagers des services de transport collectif à leur financement – ce qui impose de ne pas favoriser des dispositifs comme la gratuité des transports en commun.**

Dans un contexte budgétaire contraint, il est également impératif de restructurer le soutien public à la transition selon trois orientations. D'abord, l'électrification des véhicules devrait être financée prioritairement par les taxes qui pèsent sur les transports carbonés. Les automobilistes, notamment dans les zones rurales et périurbaines, voient peu d'alternatives émerger alors qu'ils s'acquittent d'une fiscalité élevée. Près de 30 milliards d'euros de taxes sur les carburants sont prélevés chaque année, contre 700 millions d'euros consacrés à la principale aide à l'électrification des véhicules, le bonus écologique. Ensuite, les aides pourraient mieux cibler les ménages modestes, les gros rouleurs et les territoires peu denses, afin de maximiser

l'efficacité écologique de ces dispositifs mais aussi de dissiper l'idée selon laquelle le véhicule électrique est réservé aux urbains. Enfin, les aides doivent être limitées en nombre, simples à comprendre et accessibles, à rebours des propositions de mécanismes complexes et marqués par un fort taux de non-recours, comme les «chèques carburant».

Un troisième impératif est de recentrer le récit de la transition des mobilités sur ses bénéfices concrets, ancrés dans les usages quotidiens et les spécificités des territoires. L'exemple des *zona traffico limitato* italiennes illustre le succès de cette approche : bien plus coercitives que le projet des ZFE françaises et mises en place jusque dans de petits villages, elles ont suscité une adhésion durable en étant d'abord présentées comme un moyen de désencombrer les centres et d'améliorer la qualité de vie quotidienne – air plus respirable, sécurité piétonne, accès facilité aux commerces – plutôt que comme une contrainte climatique abstraite. Outre cette approche individuelle, les co-bénéfices collectifs – réduction des dépenses de santé, amélioration du solde commercial grâce à la baisse des importations pétrolières – peuvent également être mise en avant. Afin de documenter solidement ces gains, ce nouveau narratif ne saurait être dissocié d'un effort accru d'évaluation préalable puis *in itinere* – à l'image de la mise en place de voies réservées sur le périphérique parisien, l'A1 et l'A13 – afin de pouvoir ajuster les mesures selon leurs résultats et renforcer leur acceptabilité sur le long terme.

Le quatrième levier concerne l'adaptation territoriale de la transition des mobilités. L'exemple italien montre que les dispositifs les plus ambitieux réussissent lorsqu'une large autonomie locale permet de les ajuster aux réalités de chaque territoire. L'État devrait se concentrer sur les investissements structurants, laissant à l'échelon local la liberté de choisir les leviers adaptés pour réduire les émissions au meilleur coût : renforcement des transports collectifs lourds entre centres urbains et périphéries ; développement de pôles d'échanges et voies réservées dans les zones

périurbaines et villes moyennes ; soutien au véhicule électrique dans les zones rurales, où une desserte en transports en commun n'est pas viable économiquement. **Dans la perspective des prochaines élections municipales, il appartiendra également aux élus d'assumer certains choix peu populaires** – contenir l'étalement urbain, privilégier une tarification soutenable plutôt que la gratuité, financer une ligne voisine à forte fréquence plutôt qu'un détour coûteux par sa commune –, mais indispensables pour progresser vers une décarbonation globale des mobilités.

Enfin, le risque de *backlash* pourrait être pleinement intégré à la conception des politiques de transition des mobilités. Les mesures prises dans ce secteur sont en effet un levier de la décarbonation globale, mais aussi une condition de l'adhésion aux autres volets de la transition. Une mesure efficace en tonnes de CO₂ évitées peut se révéler contre-productive si elle fragilise l'adhésion aux politiques suivantes. Une telle prise en compte du risque de *backlash* conduit à nuancer la pertinence de certaines mesures, telles que le renchérissement des carburants. À l'inverse, elle renforce l'intérêt de mesures dont l'impact est plus modeste à court terme, mais qui peuvent enclencher une dynamique positive pour la transition – qui est avant tout une séquence politique et sociale. Cela implique aussi de considérer différemment la contribution de chaque secteur à l'objectif global de décarbonation selon leurs temporalités propres, les marges d'adaptation des acteurs et le risque comparé de rejet social que pourrait emporter une transition trop rapide dans l'un ou l'autre.

Il ne s'agit donc plus de demander aux Français d'adhérer à des instruments conçus par ailleurs, mais de construire ces instruments à partir de ce à quoi les Français adhèrent déjà. En somme, il s'agit désormais de **piloter la transition comme une séquence plutôt qu'une juxtaposition de mesures isolées, afin de construire un mix à la fois efficace sur le plan écologique, acceptable socialement et soutenable industriellement comme budgétairement.**