



Une approche « contrat social » pour penser les enjeux politiques d'une transition de la mobilité

Mathieu Saujot et Marion Bet (Iddri),
Simon Louédin et Jean-Philippe Hermine (IMT)

1. LA MOBILITÉ, CLÉ DE VOÛTE DES MODES DE VIE ET D'UN CONTRAT SOCIAL PASSÉ, EST UN SUJET ÉMINEMMENT POLITIQUE

Dans nos sociétés contemporaines, la mobilité ne constitue pas seulement un enjeu technique ou environnemental, mais un pilier structurant des modes de vie et de notre vie en société. Historiquement façonnée par des choix d'aménagement du territoire, des politiques publiques favorisant l'accès à la propriété, et la diffusion de l'automobile individuelle, elle s'est imposée comme la contrepartie matérielle de promesses fondamentales : autonomie, accès à l'emploi, à la consommation, aux services publics, reconnaissance sociale.

L'idée de contrat social¹, et de Pacte mobilité que nous proposons dans cette étude, désignent ce compromis implicite forgé au fil des décennies entre l'État, les ménages et les entreprises : une promesse d'insertion et de sécurisation socio-économique conditionnée par la capacité de se déplacer facilement. La massification de la voiture individuelle a permis à de larges fractions des classes moyennes et populaires d'accéder à la propriété, notamment en couronne périurbaine, en contrepartie de mobilités pendulaires exigeantes.

Mais nous assistons aujourd'hui à une mise à l'épreuve de ce pacte, la mobilité de certains groupes sociaux se trouvant fragilisée (ou perçue comme telle) par la montée des contraintes budgétaires et des enjeux d'infrastructures (ex. congestion), et devant composer avec des injonctions récurrentes à adopter des pratiques de mobilité plus soutenables, alors même qu'ils ne disposent pas toujours d'alternatives viables. La perception d'une transition injuste ou déséquilibrée s'en trouve accrue, ce qui contribue à rendre la question de la mobilité politiquement inflammable.

¹ L'analyse proposée ici se fonde donc sur une lecture renouvelée du contrat social, entendu non comme une abstraction, mais comme un agencement d'arrangements, de pactes et de promesses — parfois tenues, souvent en crise. Voir l'ensemble de nos travaux : <https://www.iddri.org/fr/projet/pour-un-contrat-ecologique-et-social-du21-e-siecle>

Dès lors, les politiques de transition dans ce secteur – notamment celles perçues comme restrictives ou injustes (taxe carbone, Zones à Faibles Émissions, électrification...) – peuvent susciter des réactions de rejet, révélatrices d'une crise plus profonde : celle d'un contrat social rompu ou mis à mal. Le mouvement des Gilets Jaunes, ou les tensions autour des ZFE, incarnent ces *backlashs* sociaux qui ne contestent pas nécessairement la finalité écologique, mais la manière dont la transition est conduite, les groupes qu'elle pénalise ou ignore, et le déséquilibre perçu dans la répartition des efforts.

La transition dans le champ de la mobilité ne peut donc être envisagée comme un simple ajustement technique ou économique. Elle touche à des normes implicites, des aspirations et des identités collectives profondément ancrées, et dont la pierre angulaire est potentiellement un mode de vie articulé autour de la voiture et de son usage non-contraint. Mal conçue, mal accompagnée, la transition des mobilités risque de produire des contestations et des effets politiques contre-productifs, allant jusqu'au recul des ambitions climatiques. Il faut donc s'équiper pour mieux mener ces politiques.

2. NOTRE GRILLE POUR MIEUX ANTICIPER CES RISQUES ET CONSTRUIRE LA LÉGITIMITÉ DES POLITIQUES DE TRANSITION

Pour éviter les écueils d'un rejet social, il est indispensable de dépasser une lecture technique ou purement économique des politiques de mobilité. Cela nécessite un travail spécifique et aujourd'hui peu investi. On trouve en effet peu trace de démarches d'analyse d'impact social et politique en amont de propositions de politiques publiques et la conception des politiques comme les débats en pâtissent. Pourtant un ensemble de travaux et d'articles scientifiques fournissent une base pertinente pour penser ces questions et construire une grille d'analyse.

2.1. De quel backlash parle-t-on ?

Il faut d'abord distinguer les différentes significations possibles du terme *backlash* – bascule de l'opinion, politisation clivante, et mobilisation contestataire –, qui n'ont pas toutes le même degré de réalité dans les faits. Si la première – un désintérêt croissant pour l'action climatique – n'est pas confirmée empiriquement, les deux autres s'avèrent particulièrement préoccupantes. La transition écologique, et notamment les politiques de mobilité, sont désormais exposées à des dynamiques

d'instrumentalisation politique et à des réactions sociales négatives, souvent exacerbées par un sentiment de stigmatisation sociale. Ce risque de contestation constitue l'objet de ce travail.

2.2. Analyse des enjeux de design « mesure par mesure »

Ensuite, de nombreux travaux en sciences humaines et sociales s'intéressent aux assemblages et au design de politiques publiques susceptibles de générer du soutien aux réformes environnementales et constituent donc une base mobilisable. Nous retenons ici quatre enseignements principaux.

L'équité et l'efficacité perçue sont des conditions centrales du soutien. Et une politique peut échouer non parce qu'elle est objectivement injuste et inefficace, mais parce qu'elle est perçue comme telle. L'anticiper implique de ne pas réduire l'équité à un seul critère (revenu, géographie...) et d'adopter une approche différenciée des contributions des groupes sociaux à la transition. Il s'agit aussi de se confronter à la diversité des regards, statuts sociaux et modes de vie des groupes concernés.

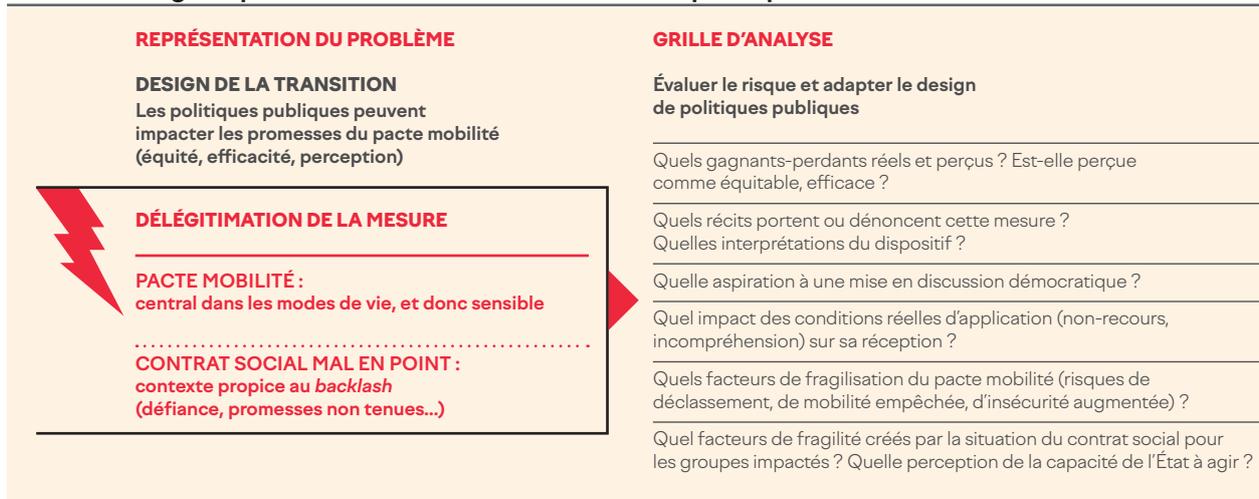
L'efficacité symbolique joue un rôle clef. Des mesures perçues comme ciblant les « privilégiés » (jets privés, SUV...) peuvent renforcer l'acceptabilité d'autres contraintes, même si leur impact environnemental est moindre. Les citoyens évaluent aussi la cohérence morale d'une politique, au-delà de ses résultats techniques.

Les politiques combinées (« packages ») sont plus robustes. L'articulation entre instruments contraignants et soutiens compensatoires ou structurels (offres alternatives, infrastructures) est essentielle pour réduire la conflictualité et garantir la viabilité sociale des réformes.

Enfin, les représentations politiques conditionnent la réception des dispositifs de transition. La défiance institutionnelle, les récits de trahison ou de manipulation, ou encore les imaginaires de déclassement, peuvent reconfigurer profondément la signification d'une mesure, indépendamment de ses fondements techniques.

Ces enseignements fournissent des directions utiles mais les mobiliser de manière effective pour éclairer les dossiers de politiques publiques nécessite d'aller plus loin en les approfondissant au cas par cas (ex. dans quels cas la compensation fonctionne ou non au sein d'un package ; quelle différence entre groupes sociaux) et les confrontant aux contraintes de la mise en œuvre concrète.

FIGURE 1. Une grille pour évaluer la sensibilité sociale et politique



Des politiques de mobilité peuvent altérer le pacte mobilité, un pacte devenu central dans la vie collective, dans un contexte de contrat social fragilisé. Le *backlash* est un moment de bascule, lorsque les impacts perçus sur le pacte mobilité conduisent à remettre en question la légitimité de l'action publique.

2.3. Ajouter le prisme du contrat social

Pour passer de la théorie à la pratique, il est indispensable d'aller au-delà de l'analyse mesure par mesure et du prisme de l'acceptabilité pour mobiliser une lecture plus globale. En effet, une politique de transition n'est jamais reçue dans un vide social. Et le contexte dans lequel intervient une proposition politique – luttes et clivages existants, contrat social perçu comme défaillant, défiance et ressentiment préexistant – joue un rôle décisif dans la réception, la mobilisation et l'interprétation de cette politique.

La crise des Gilets Jaunes a été une démonstration malheureusement éclairante de cela. Les dysfonctionnements du contrat social ont constitué un contexte propice au *backlash* (sentiment d'avoir perdu sa voix politique, promesse de l'égalité par la consommation non tenue dans un contexte de budgets contraints, reconnaissance insuffisante des travailleurs, mobilité sociale en panne, sentiment de voir son mode de vie menacé). Et nos travaux indiquent qu'il faut être très attentif aux impacts sur deux promesses fondamentales de notre contrat social moderne : la capacité à mener sa vie avec autonomie et l'accès à une sécurisation de l'existence.

Nous mobilisons l'idée de Pacte Mobilité pour comprendre comment des politiques publiques peuvent contribuer à remettre en question des arrangements et promesses existant dans le champ spécifique de la mobilité, et qui ont pu structurer des parcours de vie. Notre hypothèse est que le sentiment de rupture de pacte, de trahison symbolique, peut conduire à un processus de délégitimation de la mesure. Or la contestation de la légitimité d'une mesure transforme un débat politique "classique" autour de l'efficacité d'une politique publique à une opposition plus profonde et de forme plus éruptive.

Le pacte Mobilité, de manière schématique, repose historiquement sur une mobilité facilitée, afin d'assurer la fluidité des parcours résidentiels et de l'activité professionnelle, mais aussi l'accès aux services publics. Il s'est largement incarné dans la voiture individuelle, qui est aussi devenue un vecteur de statut social non-négligeable pour beaucoup, notamment pour ceux qui n'ont pas accès au capital des diplômés ou d'autres leviers de distinction ou d'ascension sociale. Cela nous conduit donc à guider l'enquête dans une phase de conception de politiques publiques : dans quelle mesure les politiques considérées remettent en cause le fonctionnement de notre pacte ? Contribuent-elles à un risque de déclassement symbolique ou d'insécurité augmentée dans son parcours de vie ?

2.4. Une grille d'analyse à tester et affiner

Sur cette base, nous proposons cette grille d'analyse (ici simplifiée) pour guider la conception *ex ante* des politiques de mobilité et l'évaluation des risques de contestation. Elle croise les dimensions liées au design spécifique de la mesure avec les enjeux du pacte mobilité et le contexte du contrat social. (Fig. 1)

3. CAS D'ÉTUDE ET ENQUÊTE EMPIRIQUE

La prochaine étape est de mobiliser cette grille d'analyse pour mener une enquête empirique (qualitative et quantitative) auprès de citoyens et groupes sociaux, et ainsi produire des données précieuses pour alimenter les

débats politiques en France et en Europe. Voici les cas d'étude qui vont nous intéresser et les principales questions politiques qu'ils soulèvent.

L'extension du marché carbone (SEQE-2) aux secteurs du transport et du logement est un mécanisme central de la politique européenne de décarbonation puisque l'atteinte de l'objectif Fit for 55 y est largement adossé. Étant donné le précédent français de la taxe carbone, la nature de l'instrument, la distribution des impacts et le contexte politique européen, cette mesure présente un potentiel élevé de backlash. Le fait de considérer le Fonds social pour le climat comme une solution évidente présente un risque, car la logique de compensation, efficace sur le papier, peut faire face à des limites une fois mise en œuvre (stigmatisation ressentie liée au fait de recevoir une aide, mise en œuvre pratique, efficacité économique). L'application empirique de la grille d'analyse pourra nous éclairer sur l'ampleur de ce risque et les manières dont la compensation pourrait jouer un rôle pour faciliter le soutien à cette politique (notamment en interrogeant les personnes touchées).

Un package de solutions : mise en place de services express routiers (SER) dans des zones insuffisamment desservies et leasing social pour faciliter l'accès aux véhicules électriques. L'IMT a analysé avec un prisme technico-économique ces deux mesures contribuant à rendre possible une transformation des conditions matérielles de mobilité. Les questions politiques qui se posent sont les suivantes : quels rôles peuvent jouer ces solutions pour démontrer qu'un nouveau modèle de mobilité est proposé et que la transition ne repose pas uniquement sur le changement individuel ? Et pour compenser de potentielles contraintes nouvelles comme celles associées au marché carbone ? A quelles conditions ces mesures peuvent-elles combler des fossés sociaux et territoriaux et renforcer la cohésion ?

Fiscalité : vers une doctrine fiscale viable, résiliente et équitable. Une analyse globale des mécanismes fiscaux associés au secteur du transport routier a été menée par l'IMT, montrant leurs limites actuelles, tant du point de vue de l'équité que de la résilience budgétaire et de la conduite de la transition. Sur cette base, quelle voie de passage pour faire évoluer une fiscalité ayant une place centrale dans le budget de l'État et très sensible du point de vue des citoyens ? Remise à plat d'ensemble ou mise en œuvre d'un nouvel outil visant à acter de nouveaux principes (ex. vignette automobile) ?

Renouvellement des concessions autoroutières : du modèle de gestion à la socialisation de l'usage. La question du renouvellement des concessions autoroutières constitue un atelier à part entière de la conférence Ambition France Transport. Elle constitue une question sensible, tant d'un point de vue économique que symbolique. A quelles conditions leur renouvellement peut constituer une opportunité politique pour réformer le pacte mobilité et mener la transition ?

Loin d'une opposition entre rationalité technique et perceptions, l'approche décrite dans cette étude vise à comprendre les conditions qui rendent une politique acceptable, voire mobilisatrice, ou au contraire clivante et source de *backlash*. Elle appelle aussi à dépasser la focale techniciste « mesure par mesure » pour situer chaque réforme dans un récit global de la transition, avec ses tensions, ses contradictions, et ses possibles réagencements. En somme, anticiper le *backlash* ne relève pas d'un exercice de communication, mais d'un travail en profondeur sur la justice, la cohérence, et la lisibilité des politiques publiques, ancré dans une compréhension fine des contextes sociaux et politiques. Et il ne s'agit pas seulement d'améliorer la technique des politiques publiques, mais de contribuer aux débats démocratiques autour de la mobilité et à la négociation de la transition.

Saujot, M., Bet, M., Louédin, S., Hermine, J.-P. (2025). Une approche « contrat social » pour penser les enjeux politiques d'une transition de la mobilité. *Policy Brief* N°03/25, IMT.

jeanphilippe.hermine@sciencespo.fr

simon.louedin@sciencespo.fr

marion.bet@iddri.org

mathieu.saujot@iddri.org

Institut des mobilités en transition
41, rue du Four – 75006 Paris – France

institut-mobilites-en-transition.org