



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

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

Le secteur de la mobilité est particulièrement illustratif des défis sociaux et politiques auxquels nous confronte la transition écologique. Son empreinte environnementale, tout d'abord, est très importante : la réduire implique de combiner innovation technique, investissement et changement des pratiques à un rythme soutenu. Son rôle dans les modes de vie est, par ailleurs, central : ce qui touche à la mobilité (politiques publiques, taxes, etc.) se révèle donc très sensible. Le secteur exige également une prise en considération attentive des enjeux de justice. Les mesures qui concernent la mobilité impliquent, en effet, des enjeux de distribution des ressources et donc d'équité : répartition de l'accès aux infrastructures, allocation de l'espace disponible, partage des contributions monétaires, affectations des dépenses publiques. L'évolution de ce secteur pose donc des questions très politiques ; les débats actuels autour des zones à faibles émissions (ZFE) en sont un révélateur (Loisel et Rio, 2025; Braud, 2025). Surmonter de tels défis nécessite un travail à moyen terme, afin de contribuer à éclairer, par des données et des méthodes d'analyse complémentaires, les débats sur les politiques de transition de la mobilité – rôle investi par l'Institut Mobilités en Transition.

Depuis plusieurs années, l'Iddri développe une approche par le contrat social et les modes de vie qui vise précisément à mieux éclairer les conditions sociales et politiques du projet de transition écologique. Deux constats fondent ce travail. D'une part, reconnaître le fait que la transition, par son ampleur, bouscule un ensemble de règles propres à la vie collective, et qu'elle va devoir se réaliser dans un contexte déjà marqué par des iniquités : le concept de **contrat social** désigne cette réalité et l'impératif qui en découle, à savoir le besoin de renégocier de nouveaux arrangements. D'autre part, les changements de pratiques (se nourrir, se déplacer, etc.) requis par la transition écologique nécessitent de réellement prendre en compte les conditions et possibilités d'évolution des modes de vie, ainsi que les différences de capacités, de dotations et d'aspirations entre les groupes sociaux. Nous avons récemment mis en œuvre cette logique de différenciation dans un scénario inédit de transition alimentaire (TRAMe2035).

Cet article constitue la première brique d'une collaboration entre l'IMT et l'Idri autour de ces questions. Il vise à proposer une approche du pacte social pour la mobilité et à présenter une grille d'analyse permettant d'évaluer les risques de controverses, de contestations et de recul pour mieux construire et conduire les futures politiques de transition des mobilités. En apportant des

grilles de lectures sociologiques et politiques pour les mettre en dialogue avec l'analyse technico-économique, cette démarche vise à apporter une plus grande richesse et une meilleure finesse d'analyse. Son ambition est de renforcer la capacité à mettre en œuvre la transition écologique et de contribuer à l'élaboration d'un système de mobilité plus équitable.

MESSAGES CLÉS

La mobilité, clé de voûte des modes de vie et d'un contrat social passé autour de la capacité à se déplacer facilement, est une question sensible politiquement et socialement. Un projet de transition évaluant mal ses impacts et mal conçu sur ces dimensions fait donc face à des risques de controverses, de contestations et de recul.

Mieux anticiper ces risques et construire la légitimité des politiques de transition nécessite un travail spécifique, aujourd'hui souvent sous-investi, combinant une diversité d'analyses en sciences humaines et sociales. Cela nécessite d'élargir la perspective au-delà de l'analyse de la politique publique concernée.

En effet, le contexte social et politique dans lequel intervient une proposition politique – luttes et clivages existants, promesses non tenues par l'État, défiance envers les représentants – joue un rôle décisif dans la réception, la mobilisation et l'interprétation de cette politique. C'est dans cette perspective que nous mobilisons notre travail sur le contrat social et proposons de réemployer le concept de « Pacte Mobilité », afin de mieux appréhender ce que représente la mobilité dans la vie des groupes sociaux et l'organisation de la société – ce qui détermine *in fine* sa sensibilité politique.

Nous proposons une grille d'analyse pour réaliser des études d'impact social en amont d'un projet de politique de mobilité. Elle combine plusieurs couches ayant trait aux enjeux de design du dispositif ; aux conditions réelles de son application ; au contexte d'interprétation et de perception ; aux facteurs de fragilisation du pacte mobilité ; à la place et au rôle de la participation citoyenne.

Nous présentons un agenda de travail autour de l'application de cette grille sur plusieurs cas d'étude (renouvellement de la doctrine fiscale sur le transport routier, impacts de l'ETS 2 et de la redistribution du Fonds Social Climat, déploiement des services express routiers).

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

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

1. LA TRANSITION FACE AUX RISQUES DE BACKLASH ?	5
1.1. <i>Backlash</i> : de quoi parle-t-on et qu'observe-t-on ?	5
1.2. Éviter le <i>backlash</i> : quels déterminants pour assurer le soutien ou l'acceptabilité ?	6
2. PRENDRE EN COMPTE LE CONTEXTE : CONTRAT SOCIAL ET PACTE MOBILITÉ	8
2.1. Contrat social défaillant et perception de la capacité de l'État	9
2.2. Un Pacte Mobilité à redéfinir	10
3. UNE BOÎTE À OUTILS À CONSTRUIRE POUR ANALYSER PLUSIEURS CAS D'ÉTUDES	15
3.1. Grille d'analyse pour de nouvelles études d'impact politique et social	15
3.2. Quelles questions politiques investiguer pour chaque cas d'étude ?	16

1. LA TRANSITION FACE AUX RISQUES DE BACKLASH ?

Actuellement se diffuse l'idée, tant chez les décideurs que dans certaines opinions publiques ou expressions médiatiques, selon laquelle les mesures en faveur de la transition seraient trop coûteuses politiquement : loin du consensus apparemment formé autour de l'impératif de transition écologique il y a cinq ans, nous serions passés dans une ère de rejet de la transition, un *backlash* (« retour de bâton ») qui pourrait se traduire, au sujet de la mobilité (appréhendée comme un sujet particulièrement inflammable, en attestent les tensions suscitées par les ZFE ou les taxes sur les carburants), par une série de crises similaires à celle des Gilets jaunes. Mais qu'en est-il exactement ?

1.1. *Backlash* : de quoi parle-t-on et qu'observe-t-on ?

Alors que le mot *backlash*, que l'on peut traduire comme « retour de bâton », est de toutes les conversations, il est indispensable d'en explorer les différentes définitions. Initialement utilisé pour désigner la réaction de rejet d'une partie de la société à la suite d'importantes avancées des droits des minorités¹, l'idée de retournement qu'il désigne renvoie aujourd'hui à plusieurs notions dans le champ écologique qui n'ont pas toutes le même degré de réalité dans les faits.

- En premier lieu, le *backlash* pourrait signifier un retournement de l'opinion vis-à-vis de l'importance des questions environnementales et de la transition

écologique, qui se trouverait désormais minorée. Or, ce n'est pas le cas aujourd'hui : le niveau de préoccupation pour ces questions et le soutien à des politiques climatiques reste élevé en France (ADEME, 2024 ; Parlons Climat, 2025) et en Europe². Ainsi, en France, l'étude de Parlons Climat montre un niveau moyen de soutien élevé pour treize politiques publiques testées. En Europe, l'étude de l'Institut Jacques Delors montre que la nécessité d'un renforcement de l'action politique sur le climat obtient le soutien d'une majorité sur la quasi-totalité des segments électoraux, en Pologne, en Allemagne et en France. Toutefois, le contexte conduit à ce que ce sujet soit légèrement dé-priorisé aujourd'hui par rapport à d'autres (pouvoir d'achat, insécurité, santé, immigration) (Parlons Climat, 2025 ; Bruegel, 2025). Cela n'implique donc pas nécessairement que les individus ont véritablement changé d'attitude (d'opinion ?) vis-à-vis de cet enjeu.

- Le terme peut aussi désigner un retournement dans les débats politiques et des normes partagées par le personnel politique. Pris sous cette acception, il y a bien eu une volte-face dans la politisation voire une instrumentalisation de cette question, notamment

¹ Lemoine, M. (21, 2022 septembre). Le backlash ou le retour de bâton conservateur. Le Monde. https://www.lemonde.fr/idees/article/21/09/2022/le-backlash-ou-le-retour-de-baton-conservateur_3232_6142513.html

² Eichhorn, J., & Grabbe, H. (2025) Europeans still want climate action, but don't trust governments to deliver (Policy Brief 2025/08), Bruegel. <https://www.bruegel.org>.
Abou-Chadi, T., Janssen, E., Kollberg, L., & Redeker, N. (2024). Debunking the backlash: Public opinion on climate and the cost of living (Research Paper). Jacques Delors Centre. https://www.delorscentre.eu/fileadmin/2_Research/1_About_our_research/2_Research_centres/6_Jacques_Delors_Centre/Publications/20240307_Debunking_the_Backlash_Abou-Chadi_Janssen_Kollberg_Redecker.pdf

par la droite populiste³, qui est source de risques pour le projet de transition. Cette re-politisation de la question écologique peut conduire à des reculs, comme nous pouvons l'observer concernant le Green Deal européen. Comme l'analyse le politiste Jean-Yves Dormagen (2023), la droite populiste est passée du respect d'un consensus mou à une logique de clivage : il est alors clair que « l'écologie peut devenir hautement polarisante et clivante dès lors qu'elle s'incarne dans des politiques publiques qui font des gagnants et des perdants ». Cette logique peut s'appuyer sur le fait que certains segments de l'électorat trouvent que la gravité du changement climatique est exagérée et son traitement moins prioritaire⁴. Elle interroge également la manière de mener la transition et de concevoir ces politiques.

- Enfin, le backlash peut désigner un mouvement social de contestation en réaction à une politique publique, telle que définie dans la littérature en sciences sociales. Chez Patterson (2023), il s'agit d'une "*abrupt counteraction involving strong negative political feedback that erupts in unconfined ways in response to grievance*" [une « réaction brutale impliquant une forte réaction politique de rejet, qui éclate de manière incontrôlée en réponse à une injustice »]. C'est donc une situation dans laquelle se combinent désaccord et mobilisation (Anisimova et Patterson, 2024), comme cela a été le cas lors de la crise des Gilets jaunes. L'analyse rétrospective dans les pays de l'OCDE montre que ces cas de *backlash* sont relativement rares, et ont concerné des politiques de taxe carbone (Anisimova et Patterson, 2024). Ce type de situation est particulièrement grave car il est significativement coûteux sur le plan social, et entraîne une phase de recul dans les politiques de transition.

En conclusion, il n'existe pas de réel retournement de l'opinion, mais plutôt des risques clairs d'instrumentalisation et des tensions sociales en lien avec le projet de transition écologique. Il est important d'avoir ces menaces à l'esprit à la fois pour ne pas créer un effet performatif autour de cette idée de retournement (Parlons Climat, 2025), pour évaluer plus finement les risques réels de contestation et de recul et pour s'interroger, plus largement, sur la conception des politiques publiques de

transition. Le niveau de soutien « général » que nous rappelons constitue un contexte certes propice à l'action environnementale. Néanmoins, la conception des politiques publiques, leurs impacts dans le monde réel ainsi que leur mobilisation dans les débats politiques peuvent aboutir à des mouvements de contestation et des reculs.

1.2. Éviter le *backlash* : quels déterminants pour assurer le soutien ou l'acceptabilité ?

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. Ils s'appuient sur le concept de *policy attitude*, c'est-à-dire aux réactions de désapprobation ou d'approbation face à une proposition ou une expérience de politique publique (Kyselá et al., 2019)⁵. Que nous enseignent ces travaux ?

L'équité et l'efficacité perçues sont clés dans le soutien à une politique publique climatique (Francou et Saujot, 2022)⁶. Cela se vérifie aussi dans le champ de la mobilité (Thaller et al., 2023⁷, Mehdizadeh et al., 2024). Ce premier constat fournit des critères pertinents pour concevoir des politiques publiques conciliatrices tout en ouvrant un champ d'approfondissement possible sur les différentes définitions de l'équité et sur la manière d'assurer la perception généralisée de l'efficacité d'une politique publique. Par exemple, alors que la taxe carbone a été plébiscitée par les experts, elle s'avère perçue comme peu efficace par les citoyens (Douenne et Fabre, 2022)⁸. À l'inverse, des travaux récents ont insisté sur l'effet positif de mesures symboliques (ciblées sur des classes privilégiées, par exemple, comme l'interdiction des jets privés) dans l'acceptation de politiques de transition plus ordinaires pour le reste des citoyens comme les limitations de

3 Fondation Jean-Jaurès. (28, 2025 janvier). Backlash écologique : quel discours pour rassembler autour de la transition ? <https://www.jean-jaures.org/publication/backlash-ecologique-quel-discours-pour-rassembler-autour-de-la-transition/>
Goar, M. (28, 2025 janvier). Dans le sillage de Trump, la lutte contre la transition écologique devient un nouveau levier du populisme. *Le Monde*. https://www.lemonde.fr/planete/article/28/01/2025/dans-le-sillage-de-trump-la-lutte-contre-la-transition-ecologique-devient-un-nouveau-levier-du-populisme_3244_6519446.html

4 Rappelons néanmoins que dans tous les segments étudiés par Cluster 17, la question environnementale devrait être l'une des principales priorités du gouvernement (plus de 50 %).

5 Kyselá, E., Ščasný, M., & Zvěřinová, I. (2019). Attitudes toward climate change mitigation policies: A review of measures and a construct of policy attitudes. *Climate Policy*, 892–878, (7)19. <https://doi.org/10.14693062.2019.1611534/1080>. Les auteurs distinguent 4 attitudes différentes: avec une logique passive, acceptabilité (en amont) et acceptation (face à une mesure existante); avec une logique plus active, soutien et potentiel de soutien.

6 Dechezleprêtre, A., Fabre, A., Kruse, T., Planterose, B., Sanchez Chico, A., & Stantcheva, S. (2022). Fighting climate change: International attitudes toward climate policies (OECD Economics Department Working Paper No. 1714). OECD Publishing. <https://doi.org/3406/10.1787f29a-en>

7 Thaller, A., Fleiß, E., Brohmer, H., Köstenbaumer, D., Posch, A., & Athenstaedt, U. (2023). When perceived fairness and acceptance go hand in hand: Drivers of regulatory and economic policies for low-carbon mobility. *PLOS Climate*, 5(3), e0000157. <https://doi.org/10.1371/journal.pclm.0000157>

8 Douenne, T., & Fabre, A. (2022). Yellow Vests, pessimistic beliefs, and carbon tax aversion. *American Economic Journal: Economic Policy*, 110–81, (1)14. <https://doi.org/10.1257/pol.20200092>

vitesse sur l'autoroute par exemple (Tallent *et al.*, 2024)⁹. Par ailleurs, des travaux révèlent la différence de perception d'une politique publique selon des critères sociaux divers (niveaux de revenu, mais également niveau de diplôme, professionnalisation, dépendance à la voiture, modes de vie, etc.) ; il importe de considérer ces spécificités et de créer des typologies *ad hoc* pour chaque politique et thématique envisagée, sans présupposer une uniformité de perception, afin d'élaborer le dispositif le plus juste et le plus susceptible de recueillir une large adhésion (Souche, Raux et Croissant, 2012¹⁰). Ces exemples illustrent tant le besoin d'une analyse au cas par cas que la possibilité de se doter d'une méthode pour envisager les potentialités de soutien à une politique de transition.

Un autre enseignement qui ressort de la littérature est qu'il est pertinent d'assembler différentes politiques publiques pour augmenter le soutien à la transition. Plusieurs études montrent ainsi que l'ajout de politiques sociales (compensation ou investissement social) contribue à renforcer l'adhésion aux politiques climatiques¹¹. Dans le champ de la mobilité, plusieurs études ont exploré les gains d'acceptabilité possibles en associant mesures de restriction ou de réglementation et mesures de soutien (nouvelles offres et infrastructures de recharge, développement des transports en commun et du vélo)¹². D'autres travaux raffinent l'analyse en examinant les degrés d'acceptabilité ou d'opposition des différents groupes sociaux, sur la base de variables socio-économiques et d'attitudes vis-à-vis des politiques de mobilité (Mehdzadeh *et al.*, 2024) ou en prenant en compte les interactions entre *design*, confiance dans le gouvernement et proximité des groupes concernés à l'enjeu politique traité (Huber et Wicki, 2021). La complexité

de la question nécessite du cas par cas (notamment en étudiant plus finement les groupes impactés) mais nous pouvons nous appuyer sur les orientations générales données par ces travaux pour nous éclairer (attirait pour les *"pull measures"*; opposition aux *"push"* notamment aux taxes; soutien au croisement entre *design*, confiance vis-à-vis de la puissance publique et proximité à l'enjeu politique traité).

D'autres travaux nous renseignent sur les impacts et les coûts politiques des mesures de transition. Il est particulièrement éclairant de mobiliser ces analyses *ex post* afin de comprendre avec plus de finesse comment l'équité, l'efficacité ou des assemblages de mesures ont été perçus réellement ainsi que leurs conséquences politiques. Par exemple, le cas du **péage de Milan** montre que le manque d'équité d'une mesure génère une défiance non à l'égard de la mesure environnementale en tant que telle mais de la méthode et du positionnement des décideurs, défiance qui conduit à un vote plus massif pour le parti d'extrême-droite – lequel s'était positionné de manière à recueillir ce mécontentement. L'instauration d'une ZFE à Milan a ainsi présenté ce paradoxe qu'elle a à la fois accru la conscience écologique de ceux que l'interdiction concernait, et généré chez ces derniers un sentiment d'injustice, fondé sur la conviction que ce sont essentiellement les entreprises et non les individus qui doivent contribuer. Par ailleurs, « l'équité » pensée par ce dispositif consistait à proposer une compensation financière à ceux qui en faisaient la demande formelle ; mais nombreux n'ont pas fait cette démarche par manque d'information ou par manque de compétences administratives, ce qui les a pénalisés. Dans une logique similaire mais sur un autre secteur, Voeten (2024) montre dans quelle mesure un *package* de mesures pour la transition énergétique (hausse des prix du gaz, soutien aux panneaux solaires et efficacité énergétique) a conduit, pour les locataires payant directement leurs charges, à une hausse du vote pour l'extrême-droite, sans pour autant aller de pair avec des changements idéologiques. Ces deux exemples accréditent l'importance du critère d'équité tout en soulignant la nécessité d'approfondir l'analyse. Enfin, sur le volet des politiques industrielles, Gazmararian et Krashinsky (2023) examinent les effets électoraux des politiques industrielles dans le secteur de la construction automobile aux États-Unis et mettent en évidence l'impact négatif de l'incertitude que génère chez les travailleurs et les syndicats concernés, la mutation des emplois dans la transition électrique.

Enfin, il est également nécessaire de mobiliser des travaux qui s'intéressent aux représentations politiques associées au champ de la mobilité. Cela permet de mieux appréhender les lieux communs politiques à travers lesquels une mesure va être reçue et mise en discussion – et donc de comprendre et d'anticiper les controverses possibles autour de la mobilité. En Allemagne,

⁹ Tallent, T., Jan, M., & Sattelmayer, L. (2024, September 17). More than Symbols: the Effect of Symbolic Policies on Climate Policy Support. <https://doi.org/10.31219/osf.io/qjg85>

¹⁰ Souche, S., Raux, C., & Croissant, Y. (2012). On the perceived justice of urban road pricing: An empirical study in Lyon. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 1136–1124, 46.

¹¹ Baute, S. (14, 2024 novembre). How to foster public support for European climate policies: Evidence from the German population (Policy Paper N17°). Das Progressive Zentrum. Douenne, T., & Fabre, A. (2022). Yellow Vests, pessimistic beliefs, and carbon tax aversion. *American Economic Journal: Economic Policy*, 110–81, (1)14. <https://doi.org/10.1257/pol.20200092>
Dans le même temps, Douenne et Fabre montrent les limites de cela dans un certain contexte politique: en l'occurrence celui de l'après Gilets jaunes. Cela incite à une analyse cas par cas. Notamment, il s'agit de différencier entre perception en population générale et par les premiers concernés par les aides.

¹² Pour une revue de ce corpus développé sur les *push and pull measures* voir Thaller, A., Fleiß, E., Brohmer, H., Köstenbaumer, D., Posch, A., & Athenstaedt, U. (2024). Pushing low-carbon mobility: A survey experiment on the public acceptance of disruptive policy packages. *Climate Policy et Eriksson, L., Garvill, J., & Nordlund, A. (2008). Acceptability of travel demand management measures: The importance of problem awareness, personal norm, freedom, and fairness. Transportation Research Part A: Policy and Practice*, (8)42 1125–1114. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2008.03.005>

une étude originale¹³ s'est intéressée à la grille d'analyse implicite qu'utilisent les individus pour percevoir les décisions politiques prises dans le secteur de la mobilité. Elle a identifié deux clés d'interprétation récurrentes : la première consiste à se figurer que ce sont en réalité les acteurs industriels qui tirent les ficelles derrière les décideurs qui occupent la scène ; la deuxième appréhende les décideurs comme mus par des considérations idéologiques déconnectées des enjeux du citoyen ordinaire. Dans la même logique, la récente enquête Parlons Climat (2025) rappelle quant à elle que la voiture est un sujet « inflammable ». Le narratif anti-voiture électrique (thématisée comme une « arnaque économique et écologique ») a été massivement entendu et s'avère significativement soutenu (respectivement 61 % et 55 % d'adhésion à ce récit). L'enjeu autour de la perception du véhicule électrique, emblème de la transition, dépasse donc la question matérielle de son prix. Ces représentations subjectives jouent un rôle important dans les mécanismes d'opposition, et demeurent susceptibles d'attiser la colère de groupes sociaux divers, voire de faire apparaître de nouvelles coalitions contestatrices à travers une crise à l'image de la mobilisation des Gilets jaunes (Patterson, 2022). Elles excèdent par ailleurs la seule question de la mobilité. Dormagen (2023) constate que l'adhésion à des récits complotistes (« La crise climatique est un prétexte utilisé par les gouvernements mondiaux pour limiter les libertés des individus »), dans un contexte de défiance, touche un nombre significatif de segments¹⁴ de la population. À ce titre, il est intéressant d'interroger la stratégie récente de certains constructeurs automobiles européens, qui, ont obtenu des assouplissements des objectifs climatiques en menant une campagne médiatique et politique opposée aux contraintes environnementales. Bien que ces flexibilités leur aient permis d'optimiser leurs résultats financiers à court terme, cette stratégie va générer des coûts. En semant le doute dans l'opinion publique sur les choix technologiques et réglementaires européens, ils ont affaibli la confiance envers la transition électrique. Ce scepticisme risque de nuire à moyen terme, obligeant les constructeurs à déployer davantage d'efforts commerciaux pour regagner la confiance nécessaire à la réussite de cette transition à laquelle ils sont engagés.

En somme, une grille d'analyse apparaît progressivement, combinant analyses *ex ante* et *ex post* et différents critères d'impact. L'évaluation des risques et des conditions d'une transition mobilité implique nécessairement ce travail de croisement. Comme le résumait Anisimova et Patterson (2024), si une littérature de plus en plus riche

¹³ Marco Sonnberger, Matthias Leger & Jörg Radtke, "It's just politics": an exploration of people's frames of the politics of mobility in Germany and their consequences" in *Energy, Sustainability and Society*, volume 2024, 14.

¹⁴ Avec des niveaux très élevés chez les segments « Sociaux-patriotes », « Identitaire », « Eurosceptiques » de Cluster17.

tâche d'identifier *ex ante* les déterminants d'un soutien public pour des politiques climatiques, l'anticipation peut avoir ses limites. Elle ne correspond pas nécessairement à la réaction réelle des publics une fois qu'ils éprouvent effectivement les coûts de la mesure. En effet, la politique publique envisagée peut se traduire par un *design* moins idéal que prévu, les débats politiques et les luttes peuvent faire évoluer la signification de ces politiques, des événements externes peuvent altérer les impacts ou la priorisation impliquée par la politique en question. De même, les sondages d'opinion présentent un ensemble de limites pour évaluer l'acceptabilité sociale (l'échantillon représentatif ne renvoie pas toujours la situation des publics concernés, les résultats sont statiques alors que l'acceptabilité est un processus dynamique, l'agrégat des opinions personnelles ne traduit pas une perception collective)¹⁵. Mais comment compléter ces travaux pour passer de la théorie à la pratique ?

2. PRENDRE EN COMPTE LE CONTEXTE : CONTRAT SOCIAL ET PACTE MOBILITÉ

C'est dans une double perspective de prendre en compte les effets de contexte et les mécanismes de délégitimation des politiques publiques que nous mobilisons notre approche par le contrat social. En effet, le contexte social et politique dans lequel intervient une proposition politique – luttes et clivages existants, contrat social perçu comme défaillant, défiance, force ou faiblesse des corps intermédiaires – joue un rôle décisif dans la réception, la mobilisation et l'interprétation de cette politique¹⁶. Un processus de délégitimation de l'action menée par la puissance publique peut être susceptible de se produire. Or la contestation – par des mouvements sociaux, ou des groupes ou coalitions de groupes sociaux – 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. Les facteurs qui conduisent à la contestation de légitimité relèvent à la fois des intérêts de classes (coûts et bénéfices entrevus) et des évaluations morales (au sens

¹⁵ 6T - Bureau de recherche. (2024). Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture (Collection ADEME). <https://librairie.ademe.fr/societe-et-politiques-publiques/-7593-acceptabilite-des-mesures-de-reduction-de-la-place-de-la-voiture.html>

¹⁶ Nous avons besoin d'une approche contextuelle du backlash, capable de faire la jonction entre des facteurs d'explication sociaux, et des facteurs plus institutionnels et politiques au sens large. Cf. James J. Patterson, "Backlash to Climate Policy" in *Global Environmental Politics*, 23:1, Feb. 2023.

d'une économie morale¹⁷) : l'action publique transgresse ce qui peut être accepté et justifié au regard des règles partagées de la société (Patterson, 2022). En d'autres termes, la légitimité d'un dispositif est fragilisée lorsqu'une action semble ne pas respecter le cadre de ce que nous appelons notre contrat social. Cela constitue ensuite un terrain fertile pour des mécanismes de contestation politique. Par ailleurs, il importe d'adopter une grille de lecture différenciée, dans la mesure où il n'existe pas de perception uniforme d'une politique publique comme nous l'avons évoqué précédemment.

2.1. Contrat social défaillant et perception de la capacité de l'État

Pendant un an et demi, l'Idrri a pris un pas de recul et mené un travail **autour du concept de contrat social**, par lequel nous figurons notre vie sociale et politique sous forme d'arrangements, de pactes, de droits et de devoirs, de promesses tenues ou non tenues. Quatre pactes composent notre vie socio-économique de façon particulièrement structurante, au sens où ils sont des sources de contraintes et de bénéfices centraux dans notre quotidien : le pacte Travail, le pacte Sécurité, le pacte Démocratie et le pacte Consommation. Or l'analyse prodiguée par notre étude historique, notre revue de littérature et nos entretiens qualitatifs semble indiquer que de nombreux arrangements au cœur de notre contrat social ne fonctionnent plus, qu'ils ont été rompus, ou que des tensions inédites fragilisent les quatre pactes évoqués. Cela a des conséquences sur deux promesses fondamentales de notre modernité : la capacité à mener sa vie avec autonomie et l'accès à une sécurisation de l'existence (sécurisation qui doit s'exercer à des niveaux multiples : sécurité sociale, sécurité sanitaire, industrielle, etc.).

L'exemple des Gilets jaunes est particulièrement symptomatique de cela¹⁸. Leurs critiques résonnent avec nos quatre pactes : sentiment d'avoir perdu sa voix politique, promesse de l'égalité par la consommation non tenue et contraction des budgets, crainte d'un rétrécissement de l'avenir face à la hausse des coûts du carburant, reconnaissance¹⁹ insuffisante des travailleurs et pénalisation des trajets réalisés pour contribuer à l'effort productif national remettant en cause, en creux, une promesse méritocratique), mobilité sociale limitée, et sentiment de voir son mode de vie menacé. Cela a constitué un contexte propice au *backlash*, et a généré la crise que nous connaissons.

À cela s'ajoute un climat de défiance envers l'État, qui, pour beaucoup, enraye la capacité à envisager des co-bénéfices à la transition. Comme l'analyse la fondation allemande Friedrich Ebert (2024), si un certain nombre de citoyens parviennent à associer la transition écologique à la possibilité d'un rayonnement économique et à la création d'emplois pérennes, nombreux sont également ceux qui s'attendent plutôt à éprouver des impacts négatifs (économie, emplois, coût de la vie, etc.) de la transition. Le fait est que la capacité perçue des politiques à résoudre les problèmes nationaux est actuellement faible et le climat de défiance notable, ce qui empêche les citoyens concernés de s'en remettre sereinement à l'État. Par ailleurs, certains groupes sociaux envisagent les mesures de transition comme une perte d'autonomie : l'étude d'ECCO²⁰, menée dans plusieurs pays européens, pointe ainsi le fait que l'accessibilité financière des nouveaux véhicules électriques et la nécessité d'adopter des moyens de transport alternatifs, dans un contexte de déstabilisation des classes moyennes, est aujourd'hui une question qui peine à générer du consensus et qui réduit le sentiment d'agentivité, c'est-à-dire la capacité à agir. Enfin, si l'on reprend l'interrogation de Parlons Climat (2025), comment envisager la transition dans une situation où l'État a certes un rôle central à jouer mais suscite de la défiance et du scepticisme quant à ses capacités d'action ?

17 Si l'on se réfère à la définition qu'en donne Samuel Hayat, l'économie morale englobe l'ensemble des perceptions morales de l'économie qui varient selon les classes sociales (par exemple les mécanismes redistributifs ou principes de fonctionnement d'une économie juste varient selon les groupes) et les revendications qui en découlent. Ces revendications et principes moraux au sujet de l'économie sont potentiellement bafoués par l'élite dirigeante, ce qui peut conduire à des révoltes ou des mouvements sociaux. Cette économie morale est donc particulièrement exprimée au moment où des normes estimées fondamentales sont mises en péril et servent alors de moteur à un mouvement social, comme au moment de la crise des Gilets jaunes. Voir Hayat, S. (2018, décembre 5). Les Gilets jaunes, l'économie morale et le pouvoir. Samuel Hayat – Science politique – Mouvement ouvrier, démocratie, socialisme. <https://samuelhayat.wordpress.com/05/12/2018/les-gilets-jaunes-leconomie-morale-et-le-pouvoir/>

18 À ce sujet, voir Joseph Confavreux (dir.), *Le fond de l'air est jaune. Comprendre une révolte inédite*, Paris, Seuil, 2019 ; Zakaria Bendali et al. « Les sciences sociales en gilet jaune : deux ans d'enquêtes sur un mouvement inédit », *Politix*, 4/2020 n° 2020, 132, p. 215-177 ; Pierre Blavier, *Gilets jaunes, la révolte des budgets contraints*, Paris, PUF, 2021 ; Pierre Blavier, « Que nous apprennent les sciences sociales sur les Gilets jaunes, et ceux-ci sur la société française ? Une entrée par les enjeux socio-économiques », *Revue Française de Socio-Économie*, 1/2020 n° 2020, 24, p. 229-219.

19 Bègue, M., Kingsada, A., & Mauroux, A. (2019). Reconnaissance, insécurité et changements dans le travail (Synthèses Stat/Éval' N29°). Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (DARES). https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/pdf/dares_synthese_stat____reconnaissance_insecurite_changements.pdf

20 Colafrancesco, G. (2024, décembre). My car, my home, my job: How to reconcile climate policies with people's needs and how to generate consensus (Policy Document). European Climate and Clean Energy Organization (ECCO). https://eccoclimate.org/wp-content/uploads/12/2024/Policy-Document_My-car-my-home-my-job.pdf

Le climat de défiance est élevé et nos pactes sociaux sont fragilisés. C'est dire combien, au niveau socio-économique, les situations inflammables sont nombreuses. La nécessité de conduire la transition dans ce contexte, et donc de modifier des modes de vie (en réduisant la place de la voiture par exemple) - alors même que ces modes de vie (et même souvent le véhicule en tant que tel, devenu objet affectif et symbolique, et vecteur de statut social) sont souvent le socle d'une identité de groupe ou représentent le seul patrimoine, immatériel et matériel, dont disposent les ménages ayant des possibilités de se déplacer et des budgets contraints - présente un certain nombre de défis et de risques.

2.2. Un Pacte Mobilité à redéfinir

Comme nous l'avons dit en conclusion de la première partie, il nous semble nécessaire d'introduire un autre point de vue sur l'acceptabilité de la transition mobilité : il ne s'agit pas seulement de s'intéresser à la façon dont elle est conçue puis mise en œuvre, ou de tester mesure par mesure son niveau de soutien. Sur la base de la méthode avec laquelle nous identifions les pactes qui composent notre vie socio-économique et les types d'arrangements sur lesquels reposent nos modes de vie au quotidien, nous proposons le concept de Pacte Mobilité²¹ pour mieux appréhender ce que représente la mobilité dans la vie des groupes sociaux et dans l'organisation de la société, ce qui détermine in fine sa sensibilité politique.

En France, ce Pacte mobilité est un reflet plus général de deux éléments : la manière dont les pouvoirs et les politiques publiques ont aménagé le territoire d'une part - politique d'aménagement qui s'amorce dans les années 1960-1970, et prendra notamment la forme d'un phénomène de périurbanisation puis de métropolisation (définie comme un processus de concentration des populations, des activités et de la valeur dans des villes de grandes tailles²²) - et les besoins de l'économie d'autre part, lesquels ont notamment conduit à créer un phénomène de dépendance entre les pôles des aires urbaines et ce que l'on appelle le « périurbain »²³.

²¹ La notion de pacte social mobilité a été utilisée par le Réseau Action Climat et Transport et Environnement lors d'un colloque organisé à l'Assemblée Nationale par le député Gérard Leseul en 2024.

²² Nous nous référons à la définition qu'en donne *Géococonfluences* : "La métropolisation désigne le processus de concentration de populations, d'activités, de valeur dans des villes de grande taille. Il peut se faire au détriment de villes de niveau hiérarchique inférieur et on assiste bien souvent au renforcement des niveaux supérieurs de la hiérarchie urbaine." *Géococonfluences*. (s.d.). Métropolisation. Consulté le 3 mars 2025, sur <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropolisation>. Voir également Lacour, C. (2024), "Métropoles et métropolisations : les unes et les autres", *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, Février (1), p. 185-167.

²³ Couronnes des pôles selon la dénomination de l'Insee (2020) dans le zonage en aires urbaines.

Un Pacte structuré par l'aménagement du territoire

Afin de tenter de le décrire, il convient de rappeler quelques éléments liés à l'organisation historique du territoire. En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville²⁴. Plus précisément, 51 % de la population habite dans les pôles et 43 % dans les couronnes²⁵. Une telle répartition est une caractéristique qui doit déjà retenir notre attention, tant elle induit des dynamiques résidentielles et professionnelles spécifiques pour les ménages, qui prennent la forme de mobilités pendulaires (domicile-travail) voire triangulaires (domicile-tiers lieu²⁶-travail)²⁷ quotidiennes. La déconnexion est ainsi devenue croissante entre lieu de domicile et lieu de travail²⁸ : en 2013, deux actifs sur trois quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler²⁹.

Le Pacte mobilité est ainsi l'héritage d'une configuration spatiale et économique ancienne, propre à l'histoire de notre contrat social : celle-ci a consisté à concentrer l'activité économique dans les pôles, et donc à placer les zones périurbaines - et leurs résidents - dans une situation de dépendance à l'égard de ces pôles. Cela est particulièrement marqué en Île-de-France, où une dizaine de pôles, localisés au cœur de l'agglomération, concentrent environ 75 % des emplois de l'ensemble des pôles³⁰.

Cette organisation du territoire, dans les années 1960-1970, est organisée en quelque manière par les pouvoirs publics qui, de concert avec des acteurs privés, encouragent l'investissement du périurbain par les classes moyennes : de nouvelles infrastructures routières et

²⁴ Institut national de la statistique et des études économiques (Insee). (2025). Tableau 3 : Répartition de la population active par sexe et par catégorie socioprofessionnelle en 2023. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/#4806694tableau-figure3>

²⁵ Selon l'Insee, l'aire d'attraction d'une ville définit l'étendue de son influence sur les communes environnantes. Une aire se compose d'un pôle, identifié à partir de variables de population et d'emploi, et d'une couronne, formée par des communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle. On nomme « commune-centre », la commune la plus peuplée du pôle.

²⁶ Tiers-lieu signifie ici un lieu qui n'est ni le domicile, ni le lieu de travail : il peut être l'école, le supermarché, etc.

²⁷ *Géococonfluences*. (2, 2024 juillet). Mobilités domicile-travail (pendulaires, triangulaires). <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mobilite-pendulaire>

²⁸ La distance domicile-travail est passée de 3km en moyenne 1960 à 13km en 2023 (La Fabrique de la Cité, 2025).

²⁹ Augmentation de 6 points par rapport à 1999. Institut national de la statistique et des études économiques (Insee). (2019, mars). De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence (Insee Première No 1605). <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019022>

³⁰ Dubujet, F., Musiedlak, Y., Mohrt, F., & Viroit, P. (2014, janvier). En Île-de-France, 39 pôles d'emploi structurent l'économie régionale (Insee Île-de-France à la page, n° 417). https://www.apur.org/sites/default/files/documents/39_poles_emploi_ile_de_france.pdf

autoroutières facilitent les mobilités pendulaires³¹, des dispositifs ont permis l'emprunt et la solvabilisation des ménages (comme la loi de 1977), tandis que le ministère de l'Équipement (créé en 1966 et chargé de l'aménagement du territoire) incite les promoteurs-constructeurs à bâtir des lotissements de maisons – moins onéreuses car standardisées – à la périphérie des villes³². Le compromis implicitement formulé, conditionné par l'usage facilité de la voiture, consiste à permettre les classes moyennes, pour une bonne part d'entre elles, de devenir propriétaires sans perdre l'accès aux emplois qui se concentrent dans les pôles. Il repose donc sur un lien de dépendance entre espaces moyennement denses et villes pourvoyeuses d'emplois, qui requiert notamment, des actifs, un usage quotidien de la voiture – à moins que la commune en couronne propose une offre de transports publics suffisamment développée pour assurer ces migrations pendulaires, ce qui est rarement le cas en France : Paris, à ce titre, constitue une exception³³.

La mobilité comme garante et instrument des promesses-clés de notre contrat social : autonomie et sécurisation des parcours de vie

Dans un premier temps, et pour une portion significative des classes moyennes, ce nouveau mode de vie dont la pierre angulaire est la voiture thermique (et la fluidité de son usage) signifie à la fois un gain d'autonomie et de statut social : possibilité de choisir son lieu de vie, possibilité d'élargir ses perspectives de consommation (par l'accès à un mode de vie dont les besoins élémentaires sont moins coûteux, qui plus est dans le contexte des Trente Glorieuses qui ancre le modèle de la consommation de masse³⁴), possibilité d'avoir sur la main sur sa mobilité (pourvu que l'on possède un véhicule, voire plusieurs), possibilité de façonner son lieu de vie à l'image de soi, et de poursuivre ainsi un processus d'individualisation³⁵. Bricolage, réparation, décoration, jardinage, appropria-

tion, permettent de créer un lieu refuge dont la stabilité et la ressemblance à soi peuvent compenser les aléas d'une vie professionnelle non sécurisée, et potentiellement moins conforme à ses aspirations³⁶. Un tel mode de vie renforce par ailleurs le sentiment de sécurisation, car l'accès à la propriété apaise l'incertitude à laquelle les classes moyennes sont socialement sujettes³⁷, et clarifie en partie leur rapport à l'avenir en leur assurant un patrimoine à transmettre³⁸. Certains sociologues suggèrent que cette conception s'est encore davantage ancrée après la pandémie de 2020, épisode d'insécurité sanitaire qui consacre la maison individuelle, pour celles et ceux qui ont la possibilité d'y mener une vie épanouissante et confortable, comme habitat protecteur, abri et socle d'activités propices au "souci de soi"³⁹. Si le Pacte mobilité structure l'intégralité des territoires, il en est donc aussi venu à désigner une transaction bien spécifique aux résidents des couronnes, et donc aux habitants du périurbain puis de la ruralité.

Une mobilité automobile facilitée au cœur de ce Pacte

Une telle histoire explique que la voiture demeure le moyen de déplacement majoritairement emprunté dans nos sociétés⁴⁰. Le Pacte mobilité présupposait son usage, et pouvait alors être résumé ainsi, en particulier pour les actifs issus des classes moyennes : ces derniers acceptent de consacrer un temps conséquent à leur mobilité (pour rejoindre quotidiennement leur lieu de travail, les commerces, parfois certains services publics) en échange d'un accès facilité à la mobilité⁴¹ et à la propriété individuelle, garantes d'une autonomie multidimensionnelle, tout en bénéficiant de l'activité économique des pôles. Aujourd'hui encore, si l'on considère les liaisons effectuées entre les communes-pôles et les communes-couronnes, 89 % des déplacements sont réalisés en voiture (sur des distances moyennes

31 Cet investissement important dans l'infrastructure routière va se poursuivre jusqu'à récemment: 280 Md d'euros sont allés vers les routes entre 1995 et 2018, contre 130 Md pour le train par exemple. Rudolph, F., Riach, N., Kees, J. (2023). Development of Transport Infrastructure in Europe. Exploring the shrinking and expansion of railways, motorways and airports. T3 Transportation Think Tank/ Wuppertal Institute.

32 Nous reprenons ici toute l'historicisation de François Cusin, in « Habitat et consommation des classes moyennes : entre périurbanisation et gentrification », *Constructif*, 2/2021 N° 2021, 59, p. 61-57.

33 Gabriel Dupuy « "Cities and automobile dependence" revisité : les contrariétés de la densité ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 1/2002 février, 2002, p. 156-141.

34 Bien que l'on ne doive pas s'exagérer la démocratisation de la consommation qui opère à cette époque : toutes les classes n'accèdent pas toutes aux mêmes biens et au même moment, durant les 30 Glorieuses. Voir *notre étude* "Vers un nouveau contrat social pour le XXIe siècle" (Iddri & Hot or Cool, 2024).

35 François Cusin, « Habitat et consommation des classes moyennes : entre périurbanisation et gentrification », *Constructif*, 2/2021 N° 59, 2021, p. 61-57.

36 Anne-Claire Davy, Lucile Mettetal, « La maison individuelle en Île-de-France : je t'aime... moi non plus » in *Note rapide de l'Institut Paris Région*, n841°, mars 2020. [En ligne](#).

37 Voir *notre rapport* « Dans la tête des citoyens » (Iddri & Hot or Cool, 2024) et Louis Chauvel, *Les classes moyennes à la dérive*, Seuil, coll. « La république des idées », Paris, 2006.

38 A ce sujet, voir Nicolas Duvoux, *L'Avenir confisqué*, Paris, PUF, 2023.

39 Hervé Marchal, Jean-Marco Stébé, *Le pavillon, une passion française*, Paris, PUF, 2023.

40 SDES & Insee. (2021, décembre 22). Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019. Ministère de la Transition écologique. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de2019->

41 "Il faut d'abord se rappeler que les années 1990, c'est l'époque où Charles Pasqua est ministre de l'intérieur, avec un slogan: « aucun territoire français ne doit être à plus de 20 minutes d'une autoroute. » Millénaire 2012. Les infrastructures ne sont pas responsables des problèmes de la mobilité [Entretien avec Yves Crozet]. <https://millenaire3.grandlyon.com/Interview/2012/les-infrastructures-ne-sont-pas-responsables-des-problemes-de-la-mobilite>

de 15 km)⁴². Dans les communes rurales, c'est la voiture qui est privilégiée dans 87 % des cas pour effectuer les trajets domicile-travail, alors que cette part chute à 54 % dans les communes densément peuplées, où 28 % de ces trajets sont effectués en transport en commun⁴³. Néanmoins, soulignons que l'usage de la voiture est loin de ne concerner que les résidents du périurbain. La part modale de la voiture, concernant les résidents des communes-pôles, est certes inférieure à la moyenne (part modale moyenne qui s'élève à 63 %) mais elle s'élève malgré tout à 53 %⁴⁴.

Par ailleurs, nombreux sont encore les Français qui perçoivent la voiture comme un instrument de liberté⁴⁵, attachement qui, même s'il peut varier selon les classes, souligne l'imprégnation de notre pacte historique. Ajoutons enfin que même chez celles et ceux qui se disent particulièrement préoccupés par la question écologique, la voiture est bien souvent un impondérable dont il est difficile de se passer⁴⁶ : l'absence de voiture ou la détention d'un véhicule pour deux, dans un ménage, symptomatise davantage une privation ou une incapacité budgétaire qu'une décision pro-environnementale. L'enquête SVEN révèle ainsi ce paradoxe apparent que les ménages équipés d'une voiture se révèlent plus sensibles aux questions environnementales que les ménages non équipés⁴⁷. Une telle dépendance est par ailleurs exacerbée par ce que l'on nomme "l'effet de club" ou de réseau⁴⁸ : plus le système automobile comporte de membres, plus il s'équipe d'infrastructures, plus il est attractif et plus il est désavantageux de ne pas en

faire partie⁴⁹. Une étude récente a d'ailleurs exploré ce phénomène d'exclusion ponctuelle ou structurelle de la conduite⁵⁰. L'injonction à adopter des modes de transport alternatifs, si elle ne s'accompagne pas d'une transformation significative des environnements et des infrastructures⁵¹, se heurte donc à une impasse, car éviter délibérément tout usage de la voiture par motivation écologique implique très concrètement d'accepter de devenir un perdant du Pacte mobilité, ou du moins de ne plus en être un bénéficiaire à part entière (à moins que cette privation ne concerne que le second véhicule possédé).

Défiance et mise à l'écart symbolique

Il est par ailleurs difficile d'appréhender sereinement la transition lorsque l'on est moins bien doté économiquement et que l'on se méfie des institutions (or la défiance politique se révèle **particulièrement forte** dans les zones rurales). Comme le précise **un rapport du CNLE** au sujet d'une enquête sur les ZFE, parmi les personnes défavorables au dispositif figurent plutôt des gens en situation de précarité (58 % d'entre eux n'ont souvent pas assez à manger), isolés (51 % ne reçoivent jamais quelqu'un chez eux), et ne faisant pas confiance aux institutions (49 %). Les Gilets jaunes, que nous avons déjà mentionnés, n'étaient pas contre la transition, mais percevaient une rupture de pacte ayant des conséquences sur toutes les autres sphères de leur vie, et sur leur sentiment d'inclusion démocratique et sociale. En l'occurrence, les groupes sociaux devenus Gilets jaunes étaient doublement susceptibles de ressentir une rupture de pacte, car leur dépendance à la voiture était particulièrement forte (ils éprouvaient donc notablement les effets d'une taxation du carburant), et une telle taxation actait par ailleurs leur mise à l'écart matérielle ou symbolique des autres pactes (Consommation, Démocratie, Travail) ainsi que leur désignation comme responsables de la pollution collective – alors mêmes qu'ils se perçoivent comme des travailleurs méritants et contribuant à l'effort productif national.

Un pacte qui en conditionne d'autres

Par ailleurs, le Pacte mobilité se révèle d'autant plus sensible qu'il assure le fonctionnement des autres pactes

42 SDES & Insee. (2021, décembre 22). Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019. Ministère de la Transition écologique. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detaillés-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de2019>

43 Vie Publique. (2024, mai 2). Trajets domicile-travail : la voiture mode de transport privilégié. <https://www.vie-publique.fr/en-bref/-293981-trajets-domicile-travail-la-voiture-mode-de-transport-privilegie>

44 SDES & Insee. (2021, décembre 22). Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019. Ministère de la Transition écologique. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detaillés-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de2019>

45 Kaufmann, V., et al. (2024). « La voiture, c'est la liberté. » Dans *Idées reçues sur l'automobile : individualité, mobilité, société* (pp. 120-115). Le Cavalier Bleu.

46 Pruvost, G. (2024). Mardi 5 mars 2013. Dans *La subsistance au quotidien. Conter ce qui compte* (pp. 78-43). Paris : La Découverte.

47 Selon l'enquête SVEN, « les individus appartenant à des ménages non équipés d'une automobile ont un score environnemental global médian sur la NEPS de 56, contre 58 pour un individu vivant dans un ménage équipé. » Voir Demoli, Yoann., et al. « Conversion écologique vs dépendance automobile. Une analyse des dissonances entre attitudes environnementales et usages de l'automobile auprès de ménages populaires en zone périurbaine et rurale ». *Flux*, 1/2020 N° 2020, 120-119. p. 58-41.

48 Nous reprenons l'analyse de Gabriel Dupuy. Voir entretien avec G. Dupuy, réalisé par C. Gallez, (2018) "La dépendance automobile. Retour sur la genèse du concept et ses enjeux politiques", *Flux*, 1)112-111), p. 110-104 ; « "Cities and automobile dependence" revisité : les contrariétés de la densité », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 1/2002 février, 2002, p. 156-141.

49 Et inversement : plus il est attractif, plus il comporte de membres, etc. Par conséquent, le différentiel s'accroît graduellement entre le capital de mobilité dont peuvent jouir les automobilistes et celui des non-automobilistes, c'est-à-dire que le fait de ne pas pouvoir ou vouloir conduire un véhicule motorisé, dans un territoire où tout est pensé et facilité pour l'automobile, constitue une perte ou un handicap notable en termes de possibilité de déplacement.

50 Forum Vie Mobile, Les éconduits de la voiture, 2025.

51 Sur ce point, voir approche par les environnements et les modes de vie ; IDDRI (2024, septembre). « Quand on peut, on veut » : Conditions sociales de réalisation de la transition – une approche par les modes de vie. <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/decryptage/quand-peut-veut-conditions-sociales-de-realisation-de-la>

et que la voiture est une clef d'autonomie pour bien des groupes sociaux. La connexion du Pacte mobilité au pacte Démocratie vient de ce que l'accès aux services publics est devenu au XX^e siècle – et en particulier pour les classes moyennes – un levier de démocratisation sociale particulièrement efficace : accès à l'hôpital gratuit par exemple. Or un certain nombre de ces services publics sont en crise, ce qui génère déjà des tensions sociales, mais celles-ci sont d'autant plus sensibles que l'éloignement des services publics implique désormais un allongement des distances et du temps de transport pour leurs usagers, et donc plus de coûts de carburant⁵². Cette interaction entre mobilité et démocratisation fait donc intervenir un troisième terme qui est la sécurité, car la possibilité non-entravée d'avoir accès à des services jugés élémentaires (santé, services sociaux, justice, etc.) conditionne le sentiment d'être un citoyen protégé, pleinement intégré au collectif, ainsi que la capacité à se projeter dans l'avenir⁵³. De façon symptomatique, 66 % des Français disent qu'ils se sentiraient isolés sans leur voiture⁵⁴, et 79 % des répondants d'une enquête se disent dépendants de leur véhicule pour faire les courses ou se rendre à des rendez-vous médicaux en milieu rural⁵⁵. La certitude d'avoir la main sur son parcours résidentiel, sur son budget mobilité et sur un éventuel changement d'emploi au sein du ménage, est également un ingrédient central du sentiment de sûreté.

Concernant le pacte Consommation, l'accès à la propriété individuelle, voire la possibilité qui en découle de transmettre un patrimoine, sont également des gains qui résultent directement de capacités non-entravées de mobilité. Enfin, la voiture constitue un vecteur de statut social non-négligeable pour ceux qui n'ont pas accès au capital des diplômés, et la distinction ou l'ascension sociale peut même passer, à l'intérieur d'un groupe, par l'acquisition d'un véhicule particulier, qu'on personnalise et investit de dimensions symboliques, statutaires et affectives – et ce d'autant plus lorsque le contrat social est défaillant, et qu'il ne fournit pas les gains ou l'autonomie attendus. Il apparaît clair que les logiques de consommation se sont engouffrées dans cet espace de liberté autour de la voiture, et s'articulent à des logiques d'identité et de statut social, confortées par des décennies

d'investissement publicitaire⁵⁶. Nous expliquions, dans notre étude historique, la place centrale qu'a pris le Pacte Consommation dans notre contrat social (Saujot *et al.*, 2024). Le développement de l'automobile a pour ainsi dire apporté de la fluidité dans les parcours mais aussi de la « rigidité » sociale, au sens où l'attachement multi-forme à la voiture apparaît difficilement enrayable. La détention ou la privation d'un ou plusieurs véhicules, loin d'être un fait neutre, repose sur des logiques de valorisation sociale de soi ou de déclassement que nous devons prendre en compte.

Une rupture de pacte en cours ?

Sommes-nous en train de vivre un retournement, un passage de l'autonomie par la voiture à une dépendance contrariée ? Il est difficile d'être conclusif à ce stade mais voici un certain nombre de facteurs qui pourraient contribuer à ce phénomène pour une partie de la population. Ces facteurs conduisent à un sentiment de rupture de pacte lorsqu'ils impliquent une perte d'autonomie, une exposition en termes de budget synonyme d'insécurité perçue, un sentiment de déclassement.

Une mobilité empêchée ?

Une mobilité empêchée ou moins facilitée, que ce soit par la congestion des infrastructures routières⁵⁷ ou de transport en commun, les pannes récurrentes (ex. RER en région parisienne), par la restriction de la voirie à l'usage de l'automobile (voies réservées pour les bus ou les tramways, pistes cyclables) ou la perspective de ces restrictions peuvent contribuer à ce sentiment de perte d'autonomie. La dégradation des trajets domicile-travail alors même que cette migration procède du pacte Travail qui exige de chacun qu'il contribue à l'effort productif national est appréhendée comme particulièrement injuste. « C'est pas normal de payer autant pour venir travailler », affirmait un ouvrier Gilet jaune cité par le sociologue Pierre Blavier⁵⁸. Cette situation peut susciter des frustrations relatives, c'est-à-dire un sentiment de décalage entre ce que l'on s'estime en droit d'attendre (droit au travail, liberté de mouvement, égalité de traitement, etc.), et ce que l'on obtient réellement, ou ce qui

52 Algan, Y., Malgouyres, C., & Senik, C. (2020, janvier 14).

Territoires, bien-être et politiques publiques (Note n° 55). Conseil d'Analyse Économique. <https://cae-eco.fr/Territoires-bien-etre-et-politiques-publiques>

53 Sur ce lien entre désécurisation sociale et incapacité à se projeter dans l'avenir, voir Duvoux, N. (2023). *L'avenir confisqué*. Paris : PUF.

54 Enquête Harris Interactive pour le CNPA et France Bleu en 2020. Harris Interactive. (2020, janvier 14). Les Français et la mobilité au niveau local [Enquête pour France Bleu et le CNPA]. https://harris-interactive.fr/opinion_polls/les-francais-et-la-mobilite-au-niveau-local/

55 IFOP. (2024, février 20). Les Français, leur voiture et l'économie de débrouille [Enquête pour Roole]. <https://www.ifop.com/publication/les-francais-leur-voiture-et-leconomie-de-debrouille/>

56 Ce sont plus de 2 milliards d'euros par an qui sont dépensés en France (Kantar Média). Ces publicités ne visent au final que la seule frange des plus aisés, c'est-à-dire ceux qui achètent des véhicules neufs en France, tout en créant un imaginaire pour l'ensemble de la population.

57 Entre 2008 et 2019, sur les liaisons radiales depuis des communes périurbaines ou rurales, les temps de déplacements ont augmenté de 10 % alors qu'en parallèle les distances n'ont augmenté que de 2 %. Sur les 8 points de différence une partie pourrait provenir de la congestion (SDES, Insee, 2019-2008).

58 Blavier, P. (2021). Chapitre 2. Trucs et astuces pour boucler le budget. Dans *Gilets jaunes. La révolte des budgets contraints* (pp. 196-183). Presses Universitaires de France.

nous est refusé⁵⁹. La question de l'équité entre urbains et ruraux⁶⁰, notamment en termes d'usage de l'argent public pour les infrastructures de mobilité, devient d'autant plus sensible dans ce contexte.

Un retournement qui se manifeste économiquement

À un niveau global, la part des dépenses de transport dans les consommations finales des ménages a augmenté au cours de la seconde moitié du XX^e siècle, passant de 11 % en 1960 à 18 % dans les années 1990 jusqu'en 2007 (Insee, 2009). Cette progression quantitative reflète l'histoire du pacte mobilité. En effet, si l'évolution du volume des consommations (dynamisme du taux d'équipement) explique, dans un premier temps, l'accroissement du coefficient budgétaire, l'inflation sur les dépenses d'usage (crises pétrolières puis renchérissement des prix des carburants depuis les années 2000) y a autant contribué, dans un second temps (Insee, 2009). Ces chiffres peuvent être complétés par ceux des enquêtes Budget de famille comme le note Demoly et Schweitzer (2020). En prenant en compte les dépenses d'assurance, la part des dépenses de consommation allant au transport est passée de 17 % en 2000 à 20 % en 2017⁶¹. En allant au-delà des moyennes, on observe qu'entre 2011 et 2017, la pression budgétaire s'est plus ou moins accentuée selon le lieu de résidence dans l'aire urbaine. D'un côté, les coefficients budgétaires des ménages des couronnes des petits et des pôles moyens sont passés, respectivement, de 20 % à 30 % et de 19 % à 24 %⁶². Inversement, ce coefficient a diminué (entre 1 et 4 points) pour les ménages résidant dans les pôles (y compris les communes-centres) de ces mêmes

aires urbaines⁶³. Le croisement avec le revenu permet de mieux comprendre la portée des débats publics sur la mobilité. En effet, la contrainte budgétaire s'est accrue pour les plus bas déciles de niveau de vie dans les couronnes et a diminué pour les plus hauts déciles qui résident dans des pôles (Entre 2011 et 2017, la part des dépenses de transport dans le niveau de vie des ménages résidant dans les couronnes et appartenant aux trois premiers déciles a augmenté d'un point, pour atteindre 22 %. En revanche, elle a diminué de deux points chez les ménages vivant dans les pôles et appartenant aux déciles 8 à 10, s'établissant à 13 %).

Ajoutons à ce tableau le fait que la volatilité des prix du carburant ainsi que la hausse des coûts de réparations peuvent contribuer à un contexte d'insécurisation, d'autant plus impactant pour des ménages ayant optimisé leur budget (ex. taux d'endettement pour l'achat de leur maison) et dans un contexte où la périurbanisation s'est faite dans les couronnes les plus périphériques. Aujourd'hui, 8 Français sur 10 perçoivent la voiture comme un « gouffre financier »⁶⁴. Plus largement, 28 % des personnes en insertion professionnelle abandonnent leur emploi ou leur formation pour des problèmes de mobilité⁶⁵. La perspective de l'électrification des véhicules peut aussi contribuer à ce contexte d'insécurité : perte de maîtrise financière mais aussi de capacités d'auto-réparation⁶⁶.

La remise en cause de l'objet automobile et la sortie du modèle fordiste

Pierre angulaire du mode de vie d'un bon nombre de ménages et objet statutaire, le déclassement de son véhicule *via* l'instauration de ZFE, le sentiment que le financement de nouvelles solutions concerne uniquement certains territoires et pas d'autres. Tous ces éléments peuvent également contribuer à un sentiment d'iniquité et de déclassement. Enfin, si à l'issue des Trente Glorieuses, ceux qui produisaient les voitures étaient également ceux qui les achetaient (illustrant une forme de partage généralisé des fruits du pacte fordiste), cette situation n'est plus la même, et l'achat d'un véhicule neuf concerne plutôt les classes aisées : parmi les achats de véhicules neufs, 22 %

⁵⁹ Corcuff, P. (2020). Frustrations relatives. Dans *Dictionnaire des mouvements sociaux* (pp. 269-264). Paris : Presses de Sciences Po. Louis Chauvel mobilise cette grille d'analyse pour comprendre la crise des Gilets jaunes, voir Bendali, Z. et Rubert, A. (2020). Les sciences sociales en gilet jaune Deux ans d'enquêtes sur un mouvement inédit. *Politix*, 215-177, (4)132. <https://doi.org/10.3917/pox.132.0177>.

⁶⁰ Une étude européenne pointe le niveau plus faible de confiance politique dans le monde rural. Mitsch, F., Lee, N., & Morrow, E. R. (2021). Faith no more? The divergence of political trust between urban and rural Europe. *Political Geography*, 102426, 89. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2021.102426>

⁶¹ Les chiffres présentés proviennent du traitement des enquêtes budget de famille 2011, 2006, 2000 et 2017 de l'Insee. Voir : Enquête Budget des familles (BDF) - 2001-2000, Insee (producteur), ADISP (diffuseur) doi:10.13144/lil00704-/lil0365- ; Budget des familles - DOM - 2006, Insee (producteur), ADISP (diffuseur) doi:10.13144/lil0477- ; Enquête Budget des familles (BDF) - 2011, Insee (producteur), ADISP (diffuseur) doi:10.13144/lil0831- ; Enquête Budget des familles (BDF) - 2017, Insee (producteur), ADISP (diffuseur) doi:10.13144/lil1416-.

⁶² Une augmentation moins marquée s'exerce aussi sur le coefficient budgétaire transport des ménages résidants dans des communes multipolarisées des petits pôles (de 23 % à 24 %) et des ménages résidants hors de l'influence des aires urbaines (de 21 % à 22 %).

⁶³ Cette évolution est d'autant plus notable que sur la période, le coefficient budgétaire du transport s'est plutôt stabilisé en moyenne, voire légèrement diminué si on rapporte les dépenses de transport au revenu disponible brut ou les dépenses par unité de consommation au niveau de vie.

⁶⁴ Destin Commun. (2023, avril). Mobilités et transition : comment faire bouger les Français ? [Enquête réalisée avec Kantar Public France et spintank]. <https://www.destincommun.fr/que-faisons-nous/mobilites-et-transition-comment-faire-bouger-les-francais/>

⁶⁵ Laboratoire de la Mobilité Inclusive. (2017, janvier). Mobilité inclusive : enjeux et actions pour une mobilité accessible à tous [Dossier de presse]. https://www.mobiliteinclusive.com/wp-content/uploads/11/2015/DP_corporate-_LMI.pdf

⁶⁶ Pierre Blavier, « Chapitre 2. Trucs et astuces pour boucler le budget ». *Gilets jaunes. La révolte des budgets contraints*, Presses Universitaires de France, 2021, p. 196-183.

sont acquis par des individus dont le niveau de vie est parmi les 10 % les plus élevés (D10), et plus de la moitié des véhicules neufs sont achetés par des individus dont le niveau de vie est supérieur au 8ème décile ⁶⁷.

Conclusion

Ces éléments révèlent combien une certaine politique territoriale (concentration de l'activité économique dans les pôles), la dynamique qui en résulte (dépendance pôle-couronne, urbain-périurbain, mobilités pendulaires) et l'outil qu'elles nécessitent pour se poursuivre (véhicules individuels) constituent le cœur de notre Pacte mobilité. Elles ont par ailleurs eu des effets sur l'économie morale des classes concernées au sens où elles ont engendré un éventail de pratiques, de normes, de ressentis et de rapports aux autres pactes (Sécurité, Démocratie, Travail, Consommation), ainsi que des attentes de bénéfices, des (auto)contraintes, et des idéaux spécifiques – potentiellement mis en tension par les mesures de transition écologique. Ces attentes, ces normes, ces effets de pacte, se sont matérialisés dans des modes de vie et des trajectoires particulières (résidentielles, sociales, économiques, professionnelles, etc.) auxquelles les groupes sociaux sont attachés. C'est aussi en cela que la mobilité se révèle être un pacte, selon notre cadre : elle conditionne d'autres pratiques (le choix d'un emploi, le rapport à la sécurité, à la propriété, etc.), d'autres récits, et s'enchevêtre dans d'autres « transactions » de la vie quotidienne. Une tel « arrangement » n'est pas éruptif tant que l'usage de la voiture, considéré comme une clef d'autonomie, n'est pas entravé ou sanctionné de manière significative.

Ces éléments nous permettent d'appréhender combien de potentielles ruptures du Pacte mobilité sont un objet sensible d'un point de vue politique et social. De tels constats ne signifient pas qu'une transition des modes de vie et des pratiques de mobilité est impossible mais ils nous invitent plutôt à concevoir une transition cohérente avec les principes du contrat social et les promesses fondamentales de notre histoire moderne (autonomie, démocratisation des conditions de vie, considération de la variété des modes de vie en présence, accès à la vie bonne, etc.). C'est un tel principe méthodologique qui permettra par ailleurs d'éviter un « retour de bâton » particulièrement susceptible d'advenir lorsque les conditions matérielles de réalisation d'un idéal commun (comme la transition écologique) ne sont pas données à tous les groupes, et lorsqu'une action publique est particulièrement perçue comme illégitime (Patterson, 2022).

⁶⁷ Ministère de la Transition écologique. (2023, mars 1). Achats automobiles en 2022 : moins de motorisations thermiques et des véhicules plus récents pour les ménages les plus aisés. Données et études statistiques. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/achats-automobiles-en-2022-moins-de-motorisations-thermiques-et-des-vehicules-plus-recents-pour-les?rubrique=&dossier=1347>

3. UNE BOÎTE À OUTILS À CONSTRUIRE POUR ANALYSER PLUSIEURS CAS D'ÉTUDES

Notre approche consiste à développer une boîte à outils permettant de mieux comprendre ce qui est en jeu socialement et politiquement concernant les politiques de mobilité, que ce soit pour éviter qu'elles ne génèrent des risques futurs ou pour qu'elles contribuent au contraire à améliorer à moyen terme l'équité dans le champ de la mobilité. Cette boîte à outils doit également servir à mieux identifier les points de discussion. Il est pour cela nécessaire de mieux comprendre les combinaisons, interactions entre les trois éléments décrits dans cette figure. Cela permet d'évaluer les facteurs de réception, de mobilisation et d'interprétation.

FIGURE 1. Comprendre et anticiper le *backlash* : une représentation du problème



La Figure 1 formule de manière imagée une représentation du problème social 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, notamment lorsque les impacts perçus sur le pacte mobilité conduisent à remettre en question la légitimité de l'action publique. Ce schéma indique également les différentes dimensions de la grille de lecture et les différents outils d'interprétation de la sensibilité politique et sociale à développer : ils doivent prendre en compte le design des politiques publiques, ce sur quoi la littérature se concentre, mais aussi leurs interactions avec les deux autres niveaux.

3.1 Grille d'analyse pour de nouvelles études d'impact politique et social

Nous proposons une première grille de questions qui pourrait être appliquée en amont d'un projet de politique de mobilité, afin d'évaluer le degré de sensibilité sociale

TABEAU 1. Grille de questions qui pourrait être appliquée en amont d'un projet de politique de mobilité

Design	Expériences existantes et perception ex ante	<ul style="list-style-type: none"> • Quelle expérience et quels précédents pour une telle mesure en France ou en Europe ? • Cette politique est-elle perçue comme efficace ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles différences entre segments de population ? • Quels packages pourraient être les plus soutenus ?
	Modèle de justice	<ul style="list-style-type: none"> • Sur quel modèle d'équité repose cette mesure (universalisme des contributions, principe du pollueur-payeur, etc.) ? Quel récit de justice ? • Quelles sont les différentes perceptions possibles de l'équité pour le problème en jeu ? • Quels gagnants et quels perdants (en prenant aussi en compte d'autres politiques publiques existantes ou en projet) réel et perçu ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Quel sentiment d'injustice peut-elle générer ? • En cas de collecte d'une recette fiscale, quelle proposition en termes d'affectation/non affectation de ces recettes ?
	Anticipation des conditions réelles d'application	<ul style="list-style-type: none"> • Une analyse empirique différenciée selon différents groupes sociaux et pratiques (attitudes, pratiques, contraintes...) est-elle disponible ? • Quelles conséquences si le dispositif est mal compris, s'il y a du non-recours à des aides prévues ? • Comment les gains et les coûts vont-ils être répartis concrètement ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont les obstacles pratiques au déroulement du plan prévu ? Comment la mesure pourrait-elle être modifiée lors des discussions au parlement et avec quelles conséquences ?
	Place et rôle d'outils de concertation et délibération	<ul style="list-style-type: none"> • Quelle voix politique des citoyens durant le processus de définition de la politique ? Une concertation est-elle prévue ? Un panel citoyen ? • Quelle diversité sociale sera prise en compte (quelle place pour les citoyens les plus impactés) ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Quel objectif visé : débattre de la nécessité de la mesure ou de son <i>design</i> ?
	Interprétation du dispositif	<ul style="list-style-type: none"> • Qui porte la mesure proposée (programme d'un parti, proposition d'experts, exemple étranger, transcription d'une directive, etc.) ? • Quel récit développer pour accompagner la mesure ? Quels appuis dans la société civile (syndicats etc.) pour accompagner/informer/communiquer ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Dans quelle mesure le récit accompagnant la mesure est compris et cru (« pourquoi cette mesure ») ? Quelle confiance dans les messagers ? • Quels acteurs sont susceptibles de fournir une autre interprétation, délégitimant la mesure ? Quel rôle pourraient jouer les médias ?
Facteurs de fragilisation du pacte mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Quelle expérience et quels précédents pour une telle mesure ? Quel historique de sensibilité ? • Quels risques de déclasserement symbolique, de mobilité empêchée, d'insécurité augmentée (évaluation de l'ampleur) ? • Quel partage des coûts et des efforts (ex. voiture vs jets privés) ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Quel impact sur d'autres pactes sociaux (ex. accessibilité des services publics) ? • La disponibilité d'alternatives/solutions participe-t-elle à la formulation d'un nouveau pacte mobilité ? • <i>In fine</i>, quel degré de risque en termes de sensibilité sociale et de légitimité contestée ? 	
Facteurs de fragilité liés à la situation du contrat social	<ul style="list-style-type: none"> • Dans quelles situations les classes sociales sont-elles impactées, par rapport au contrat social ? • Comment est perçue la capacité de l'État à atteindre les objectifs visés ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Un processus de délégitimation peut-il s'appuyer sur des précédents (ex. promesses non tenues) ? 	

et politique et de guider le travail de conception⁶⁸. Ce processus de questionnement, s'il a une dimension technique, nous semble également pertinent pour contribuer à la mise en débat politique, comme nous le verrons dans la section suivante sur les cas d'étude. Enfin, répondre à ces questions nécessite le plus souvent un travail empirique spécifique. (Tableau 1)

3.2 Quelles questions politiques investiguer pour chaque cas d'étude ?

À travers la description des mesures considérées et les questions identifiées pour chaque cas d'étude, nous voulons montrer la nécessité d'explorer ensemble

l'offre de politiques publiques et ses interactions avec la demande, c'est-à-dire la réception de ces politiques. C'est à cette intersection que l'on peut travailler sur les conditions et le *design* permettant une trajectoire de transformation de la mobilité. Par ailleurs, et en cohérence avec le reste de notre analyse, il est évident que les cas d'études doivent être discutés à la fois dans leur spécificité et en lien avec le contexte de l'ensemble de la transition mobilité et des débats qui ont cours.

ETS 2

L'extension du marché carbone est un mécanisme central de la politique européenne de décarbonation puisque l'atteinte de l'objectif *Fit for 55* y est largement adossé. Couvrant les émissions induites par la consommation de combustibles, les essences, gazoles routiers, les carburants alternatifs, les carburants marins et d'aviation, le GNR et le GPL, constituent les produits dont les

⁶⁸ Ce travail rejoint la démarche menée par -6T et l'Ademe autour de l'acceptabilité sociale. Voir p. 20 et suivantes. *Op. cit.*

prix devraient augmenter pour le transport. Au regard de la diversité actuelle de la part des consommations de carburant dans les dépenses selon les conditions de vie des ménages (Insee, 2017), l'impact du marché sera différencié, régressif et pourrait accentuer des inégalités déjà existantes.

Cependant, par rapport à l'expérience de taxe carbone, le design de l'ETS 2 intègre indirectement cette problématique socio-économique. Outre la disposition de limitation du prix du quota⁶⁹, les recettes générées par leur mise aux enchères seront utilisées pour amoindrir ces impacts, notamment au moyen du Fonds Social Climat qui entrera en vigueur dès 2026. Le débat sur l'acceptabilité du marché porte donc, en grande partie, sur le *design* des mécanismes de redistribution du fonds. Plus précisément, il s'agit d'en déterminer la fonction – neutraliser l'effet de l'ETS 2, le compenser, investir pour limiter l'exposition des ménages – et les principes distributifs (ciblage selon les ménages, affectations budgétaires). La grille d'analyse proposée dans ce *Policy Brief* a vocation à approfondir et élargir ce débat.

L'expérience de 2019 sur l'augmentation de la taxe carbone offre une clé de compréhension des problématiques qui se poseront (Saujot, Berghmans et Chancel, 2019 ; Chiroleu-Assouline, 2022). De ce point de vue, la nature de l'instrument (internalisation des externalités par le signal-prix) et ses effets (régressivité de l'impact selon le niveau de vie) semblent remettre en cause son acceptabilité. Mis au regard d'éléments politiques contextuels – percée des partis d'extrême droite qui alimentent une défiance envers les institutions européennes, élections présidentielles en 2027 –, la légitimation de l'institution qui porte la mise en œuvre de la mesure (Commission européenne) apparaît aussi contestée. Dès lors, une première série de questions émerge. La nature, l'effet et l'acteur de la mesure ne risquent-ils pas de donner l'impression d'une forme de déni des mobilisations passées, des problèmes non résolus (ex. leviers réellement accessibles et mobilisables pour les ménages face à ce signal-prix) ? L'utilisation d'un instrument fondé sur le signal-prix ne prend-elle pas le risque d'être perçue comme une injustice en raison des inégalités qui structurent les conditions de vie ? Ainsi, comment sera interprétée cette mesure – y compris son efficacité réelle à réduire les émissions – à l'heure où le marché automobile se structure autour d'une stratégie de hausse des marges sur les ventes de véhicules électriques sur les segments C-SUV et D-SUV, les rendant largement inabordables pour les classes populaires et moyennes ? En somme, la redistribution via le Fonds Social Climat est-elle suffisante et d'autres problèmes, de nature non distributive, ne structureront-ils pas une remise en cause de cette mesure ?

Concernant le design de la redistribution du Fonds

⁶⁹ Si le prix n'est pas connu à l'avance, au dépassement de €60/tCO₂ suivra un relâchement de quota pour le stabiliser.

Social Climat, plusieurs questions se posent. Faut-il neutraliser l'effet de l'ETS 2 ce qui engendrerait un problème de finances publiques ? Dans quelle proportion compenser et investir ? Quelle représentation de la part des ménages d'une compensation ? Quels *packages* de mesures pourraient être éligibles ? Comment cibler les ménages les plus touchés pour opérer une redistribution sociale et écologique ? Sur quels critères et quels outils s'appuyer pour cela ? Ces questions engagent, plus largement, une réflexion sur l'articulation de cette mesure avec d'autres politiques publiques. Ne faut-il pas dès aujourd'hui (conférence Ambition France Transport) travailler à la mise en œuvre de mesures et notamment assurer leur financement pour limiter l'exposition des ménages en amont ?

Un package de solutions : services express routiers (SER) et leasing social

Parallèlement à la mise en œuvre d'instruments contraignants tels que l'ETS 2, les politiques publiques doivent rendre possible une transformation des conditions matérielles de mobilité des citoyens. L'IMT a analysé deux mesures – services express routiers et leasing social – qui contribuent à cet objectif⁷⁰ avec un prisme technico-économique. Ces analyses étaient structurées par une approche coût-bénéfice qui ne confère, néanmoins, qu'une vision partielle des impacts sociopolitiques des mesures en question. L'utilisation de la grille d'analyse proposée dans ce *Policy Brief* permettra d'y remédier en introduisant de nouvelles interrogations.

Les services express routiers, c'est-à-dire un couplage entre des lignes de cars express et des lignes de covoiturage, constituent des systèmes alternatifs à l'usage du véhicule particulier (flexibilité, vitesse, maillage) sans toutefois induire des aménagements conséquents et par extension des coûts importants. Déployables à court terme, les SER représentent, par exemple, un moyen de report modal en mesure d'atténuer une partie de l'exposition des ménages à l'effet de l'ETS 2.

Premièrement, si la conception de ces mesures peut être nourrie par des précédents et des analyses *ex ante* et *ex post*⁷¹, il s'agit de questionner la perception de ces mesures. Sont-elles interprétées comme des réponses aux instruments contraignants et inversement peuvent-elles favoriser l'acceptabilité de mesures

⁷⁰ Plus précisément le leasing social vise au verdissage du parc automobile et les SER tendent à augmenter le report modal voire conduire à la démotorisation.

⁷¹ La première édition du leasing social a été mise en œuvre en 2024. De nombreuses politiques d'aménagement d'infrastructures de report modal ont été menées en milieu urbain. Concernant l'analyse *ex post* du leasing social voir Iddri (2024). Première édition du leasing social : leçons d'un succès mal anticipé : <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/premiere-edition-du-leasing-social-lecons-dun-succes-ma>

contraignantes⁷²? Plus précisément, leur nature et leur ampleur sont-elles (perçues comme) corrélées et suffisantes aux contraintes? Les critères d'efficacité sur lesquelles se fonde l'architecture de ces mesures sont-ils ceux à partir desquels les groupes sociaux les interprètent⁷³? Plus encore, si ces mesures visent des finalités différentes et agissent à deux échelles, sont-elles perçues comme complémentaires ou antagonistes⁷⁴? Pour le dire simplement, constituent-elles bien, pour les publics concernés, « un package cohérent et suffisant de solutions » ?

Deuxièmement, concernant le modèle de justice, ces politiques visent un rééquilibrage d'iniquités qui structurent la mobilité du quotidien⁷⁵. Néanmoins, il s'agit de questionner leur mode de financement et sa perception dans le champ politique. Pour expliciter, considérons deux alternatives de financement des SER. D'un côté, une réforme du versement mobilité constitue une manière de socialiser le produit économique d'un territoire. D'un autre côté, l'utilisation du Fonds Social Climat signifie une redistribution des pertes des ménages au niveau national. Cette alternative partage, entre autres, les acteurs touchés et les échelles concernées. Il s'agit ainsi de se demander comment ces choix de financement construisent les représentations des différents groupes sociaux, leur adhésion, leur capacité respective à se mobiliser en faveur ou en défaveur de la mesure.

Enfin, la question de l'objectif ultime visé se pose et donc des critères d'évaluation des projets. Les SER doivent-ils viser avant tout l'efficacité économique ou bien le désenclavement et le report modal ?

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. Ce programme de recherche de plusieurs années fera l'objet d'une publication. Il apparaît que la répartition de l'effort entre les types d'acteurs (ménages, entreprises) et entre les ménages selon leurs conditions de vie (niveaux de

⁷² Ces mesures sont déployables rapidement et peuvent donc avoir des effets à court terme susceptibles d'atténuer l'exposition des ménages à des instruments contraignants comme l'ETS 2.

⁷³ Par exemple, les critères des choix modaux utilisés dans la littérature sont-ils suffisants pour expliquer ce que représente le passage d'un mode de transport individuel à un mode de transport collectif au regard de l'histoire du pacte mobilité ?

⁷⁴ Le leasing social est conçu et organisé à une échelle nationale et a pour finalité de verdir le parc automobile alors que les SER agissent à un échelon local et servent au report modal voire au déséquipement. Pour prendre un exemple précis, dans le cas des lignes de cars express, l'introduction d'une VRTC hors bande d'arrêt d'urgence signifie la limitation de la place du véhicule particulier. Cette mesure de report modal reste-t-elle interprétée comme complémentaire, dès lors, à une mesure de substitution énergétique des VP ?

⁷⁵ Le leasing social comme les SER permettent de fournir des solutions matérielles de report modal ou de substitution pour des publics dépendants de l'automobile sur des trajets longs du quotidien.

revenus, lieux de résidence notamment) est inéquitable. En outre, de nombreuses limites se posent quant à la structure de la fiscalité actuelle : résilience budgétaire, transition écologique, visibilité et planification. Se pose donc la question de la redéfinition d'une doctrine fiscale pour le transport routier et donc d'un pan important du pacte mobilité et du contrat social dans son ensemble, du fait du poids de cette fiscalité dans les recettes de l'État. Quel partage de l'effort entre fiscalité à l'usage, à l'achat et à la détention d'un véhicule ? Et ainsi quel *design* des dispositifs spécifiques à la transition ? Compte tenu de l'ampleur de ces questions, tant technique que politique, il y a beaucoup à explorer, via notre grille d'analyse, sur les conditions d'un soutien à une telle réforme mais aussi sur les processus démocratiques permettant de la mener.

Renouvellement des concessions autoroutières : du modèle de gestion à la socialisation de l'usage

La question du renouvellement des concessions autoroutières est traitée dans un atelier de réflexion à part entière de la conférence Ambition France Transport ayant débuté le 5 mai 2025⁷⁶. Cette question est structurée par de nombreux enjeux technico-économiques : financement des investissements d'entretien dans un contexte de réduction progressive de la TICPE, internalisation des externalités du TRM, anticipations des investissements routiers et ferrés ne pouvant dépendre des arbitrages annuels d'un PLF, besoins d'investissements pour l'adaptation du réseau aux effets du changement climatique. Ces enjeux sont mis au regard de l'avenir du modèle concessif lui-même : gestion public/privé, dimension des tronçons, modes et niveaux de tarification. Ces questionnements ne peuvent se passer d'une réflexion sur l'acceptabilité du modèle à venir tant le *péage* est aussi un espace symbolique (ex. blocage lors de la crise des Gilets jaunes) associé à des pratiques de mobilités différenciées selon les individus (tourisme, mobilité quotidienne, transport de fret).

Premièrement, il semble indispensable de prendre en compte dans la tarification les pratiques réelles de mobilités dans la mesure où certains ménages sont dépendants de liaisons autoroutières dans leurs déplacements quotidiens. Dès lors, faut-il envisager une différenciation des modes de tarification ou des abonnements selon les usages, les localisations géographiques des ménages, leurs revenus ? Alternativement, le paiement à l'usage peut-il rester le seul modèle de justice qui fonde la tarification actuelle ?

Ces questions conduisent, dans un second temps, à interroger les représentations forgées autour du modèle concessif. Existe-t-il un antagonisme entre ce modèle de gestion et la représentation des autoroutes comme d'un bien commun ? La transformation du modèle de justice

⁷⁶ Les fins de contrat, pour la très grande majorité des sociétés, s'établiront entre 2031 et 2036.

qui structure la tarification est-elle suffisante ou bien faut-il qu'elle s'accompagne d'un changement des affectations budgétaires des recettes des péages ? Comment articuler tarification et affectations budgétaires pour ne pas fragiliser le pacte mobilité ? Cette articulation est-elle importante pour les citoyens ? Au fond, les interrogations sur le caractère public ou privé de la gestion

des infrastructures ou sur le maintien de l'existence des péages ne doivent pas limiter une réflexion plus générale sur la socialisation des infrastructures autoroutières, c'est-à-dire d'une répartition de l'effort économique selon les conditions de vie des usagers ou des affectations budgétaires.

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

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

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. *Étude N°02/25*, 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