

La voiture, bombe sociale : comment renouer avec une mobilité qui simplifie la vie ?

Présidentielle 2027 : et si on débattait sérieusement de l'avenir de la bagnole ?



Le faux débat : « Arrêtons d'emmerder les automobilistes ! »

La voiture occupe une place centrale dans la vie de millions de Français. Elle conditionne souvent l'accès au travail, aux services, aux soins, aux proches, et reste le moyen privilégié pour partir en week-end ou en vacances. À ce titre, **elle fait partie intégrante de notre contrat social**.

Ce « contrat social automobile » est aujourd'hui fragilisé. D'un côté, **le coût de la voiture thermique individuelle** est de plus en plus lourd, pour le budget des ménages, la santé, l'environnement. Mais de l'autre, les politiques de réduction de son usage ou d'accompagnement vers l'électrique ont souvent été perçues comme **injustes et mal préparées**, tandis que les alternatives n'ont pas suffisamment progressé dans les territoires.

Sortir de cette impasse exige **un diagnostic lucide** de la situation et **des choix politiques courageux**.

Le débat public s'est pourtant largement figé dans le registre de l'« **écologie punitive** ». Les politiques de transition seraient liberticides, antisociales, imposées aux zones périurbaines et rurales par des élites urbaines déconnectées. Il suffirait alors de cesser « d'emmerder les automobilistes » pour rétablir la paix sociale.

Ce récit est politiquement et médiatiquement efficace parce qu'il capte **un malaise réel**.

Mais il rate **l'essentiel**.

La présente note propose de **sortir de ce faux débat** : elle remet les faits au centre de la discussion et appelle les candidats à la présidentielle de 2027 à défendre un nouveau projet politique pour la mobilité des Français.

Sommaire

Le diagnostic lucide : un modèle à bout de souffle, une transition sans boussole	3
La voiture, colonne vertébrale du mode de vie de millions de Français	4
Le contrat social automobile fragilisé : le prix croissant de la liberté	5
Une transition injuste et illisible	7
Le rendez-vous manqué de l'électrique	8
2027 : pour un projet politique de mobilité pour le XXI^e siècle	11
Reprenre la main sur le récit	12
Agir pour redonner du choix aux Français dans leur mobilité du quotidien	13

Présidentielle 2027 : et si on débattait sérieusement de l'avenir de la bagnole ?

À l'approche de l'élection présidentielle de 2027, cette note est la dernière d'une série consacrée à l'avenir de l'automobile en France.

Cette série propose de dépasser les faux débats et avance des orientations politiques crédibles pour nourrir les programmes des candidats.

Basée sur les travaux d'experts les plus récents, elle s'adresse aux responsables publics et aux journalistes qui veulent remettre les faits et l'intérêt général au cœur de la discussion.

Auteurs : Léo Larivière, Marie Chéron, Diane Strauss (T&E) - Figure & graphisme : Rémi Grimaud

Relecteurs : Aurélien Bigo, Pierre Leflaive (Réseau Action Climat), Dominique Méda, Eva Morel (Quota Climat), Kevin Puisieux (Fondation de l'Écologie Politique), Noémie Rogeau (2R Aventure), Mathieu Saujot (IDDRI), Théodore Tallent,

La voiture, bombe sociale : comment renouer avec une mobilité qui simplifie la vie ?

Présidentielle 2027 : et si on débattait sérieusement de l'avenir de la bagnole ?



**Le diagnostic lucide :
un modèle à bout de
souffle, une transition
sans boussole**



1. La voiture, colonne vertébrale du mode de vie de millions de Français

Une société organisée autour de la voiture thermique

Depuis l'après-guerre, **la voiture a largement structuré la France**.¹

Elle s'est imposée, bien sûr, parce qu'elle est pratique : elle permet des trajets rapides, de porte à porte, seul ou avec ses proches, couvrant tous les besoins quotidiens.

Mais la force de la voiture tient surtout **aux choix politiques du XXe siècle**. L'aménagement du territoire, le développement massif du réseau routier et l'étalement urbain ont permis de s'éloigner des villes tout en restant connecté à l'emploi et aux services, grâce à la voiture. La hausse des prix immobiliers et la recherche d'un cadre de vie moins dense ont renforcé ce mouvement. Ce modèle a aussi reposé sur une industrie automobile forte et un pétrole longtemps abondant et bon marché.

Le résultat de cette dynamique est sans appel : **depuis 1960, les kilomètres parcourus en voiture par les Français ont été multipliés par cinq**.²

La voiture domine les déplacements

Parts relatives des différents modes de transports

64 % des trajets se font en voiture



Trajets

62 % du temps de transport est passé en voiture

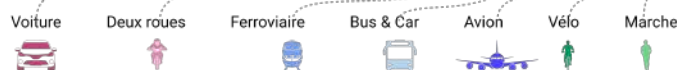


Temps

65 % des distances sont parcourues en voiture



Distances



Sources : Bigo, Perez (2024)

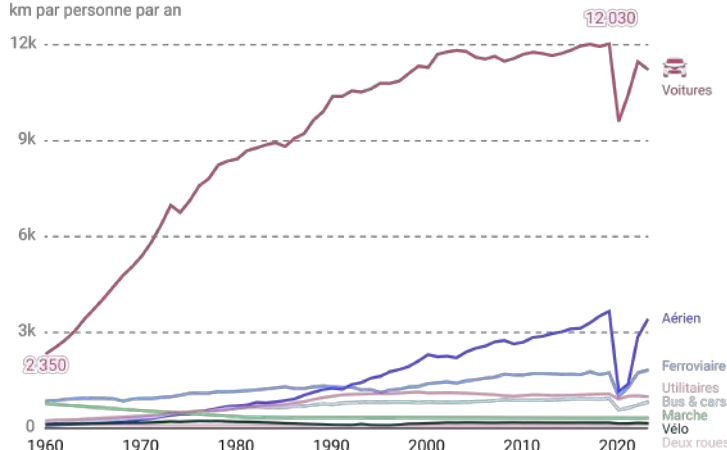
À l'inverse, **les modes de transport alternatifs ont peu progressé**. En dehors des centres urbains, les transports collectifs sont souvent absents ou mal adaptés aux besoins du quotidien. La marche et le vélo ont été marginalisés par le manque d'infrastructures et l'allongement des distances.

Aujourd'hui, **près de 45 % des Français estiment ne disposer d'aucune alternative crédible à la voiture** pour leurs déplacements quotidiens.³

En soixante ans, l'usage de la voiture a explosé

Les Français parcourent 5 fois plus de km en voiture qu'en 1960

km par personne par an



Sources : Bigo (2025)

La voiture permet de « vivre sa vie »

La voiture individuelle s'est ainsi imposée comme un **outil ordinaire d'autonomie pour des millions de Français**, en particulier dans le rural et le périurbain. Elle représente aujourd'hui les deux tiers des déplacements, des distances parcourues et du temps de transport.⁴

Elle est également **un pilier de l'activité économique**. Les 3 millions de voitures d'entreprises et autant d'utilitaires qui circulent en France sont indispensables au fonctionnement des services publics, du bâtiment, des soins, du commerce, de la logistique, etc.⁵

Dans ce contexte, un véritable **« contrat social automobile »** s'est consolidé.⁶ Les Français acceptent de consacrer du temps et du budget à la voiture, en échange de l'accès à la propriété, du maintien du lien avec la vie économique et sociale, et de la possibilité de s'échapper pendant les week-ends ou les vacances.

La voiture, reine de la pub

Le contrat social automobile est aussi nourri par **un imaginaire symbolique puissant**. Depuis des décennies, les industries automobile et culturelle associent la voiture à la liberté, à la réussite et au progrès.⁷

Chaque année, **entre 2 et 5 milliards d'euros** sont ainsi investis dans la publicité automobile en France, soit autant que le budget des Jeux Olympiques de Paris.⁸ Aucun autre mode de transport ne bénéficie d'un tel niveau de soutien marketing.



2. Le contrat social automobile fragilisé : le prix croissant de la liberté (1/2)

Sauf qu'aujourd'hui, ce modèle hérité du XXe siècle ne tient plus vraiment ses promesses. Ou plutôt, il n'y parvient **qu'au prix d'un coût de plus en plus élevé**, pour les individus comme pour la société dans son ensemble.

La voiture permet de vivre sa vie... mais à un coût de plus en plus élevé

Le coût est d'abord **sanitaire**.

La pollution de l'air causée par le trafic routier pèse sur la santé des Français, au point d'être en cause dans environ 40 000 décès prématurés par an dans le pays.⁹ Le bruit routier constitue lui aussi une nuisance de masse, avec des effets directs sur la fatigue, le stress et la qualité de vie, en particulier pour ceux qui vivent à proximité d'un axe routier.¹⁰ Sans oublier les conséquences sanitaires indirectes liées à l'inactivité physique des automobilistes.¹¹



Le coût est aussi **écologique**.

Les voitures représentent la première source d'émissions de gaz à effet de serre du pays (18 %). Ils alimentent un dérèglement climatique dont les conséquences (inondations, sécheresses...) pèsent de plus en plus sur le confort et la sécurité des Français.¹²

Le réseau routier, qui s'étend sur 1,1 million d'hectares, contribue par ailleurs fortement à l'artificialisation des sols (25 % des surfaces artificialisées de France) et à la fragmentation des espaces naturels et des paysages.¹³

Le coût est enfin **temporel**.

Depuis le début des années 2000, le temps de trajets entre les zones périurbaines et les villes a augmenté de 10 %.¹⁴ Ces embouteillages à répétition signifient des journées plus longues, moins de temps en famille, de repos et de temps pour soi.



Les automobilistes sous pression financière quotidienne

L'impasse se joue aussi au **niveau du portefeuille**.

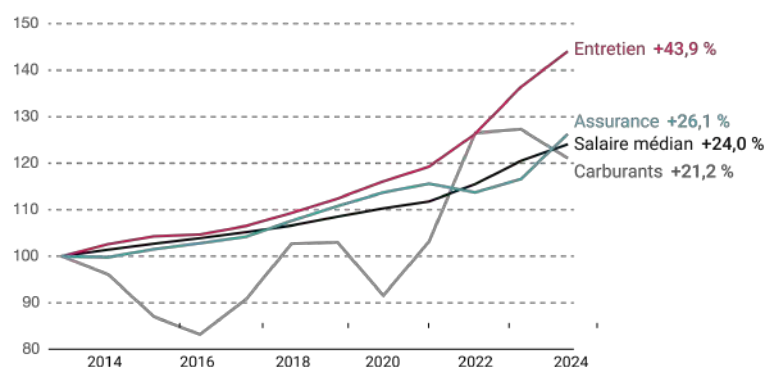
Utiliser une voiture coûte désormais **3 000 à 5 000 euros par an**, soit plus d'un mois et demi de salaire moyen.¹⁵

Pour des millions de foyers, **cette charge est difficile à soutenir**. Elle pèse proportionnellement plus sur les ménages modestes, mais une partie des classes moyennes peut rapidement basculer dans la difficulté. Les habitants des zones rurales et périurbaines sont particulièrement exposés, puisqu'ils parcourent plus de kilomètres sans alternative à la voiture.¹⁶

On estime ainsi qu'environ **15 millions de Français** sont en situation de « précarité mobilité ». ¹⁷

Le coût d'usage d'une voiture augmente plus vite que les salaires des Français

Évolution des dépenses automobiles et du salaire (en euros, par mois)



Source : INSEE

2. Le contrat social automobile fragilisé : le prix croissant de la liberté (2/2)

Les inégalités se creusent entre les automobilistes

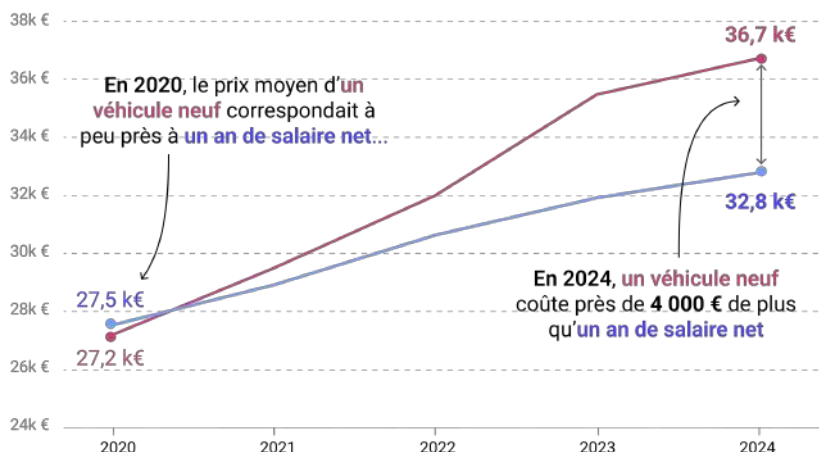
Parallèlement, les voitures neuves sont devenues **un produit de luxe**, principalement à cause de la stratégie de montée en gamme adoptée par les constructeurs automobiles.

Leur prix s'approche désormais des **40 000 euros**, soit plus d'un an de salaire moyen.¹⁸ Le développement du leasing masque en partie cette hausse en la lissant en mensualités, mais ajoute aussi un intermédiaire bancaire qui renchérit le coût total.¹⁹

Les voitures récentes, plus chères à l'achat mais moins coûteuses en carburant et en réparations, sont donc **de plus en plus réservées aux ménages aisés et aux salariés qui ont le droit à une voiture d'entreprise**.²⁰ À l'inverse, la grande majorité des Français doit conserver sa vieille voiture plus longtemps, ou se tourner vers les modèles d'occasion.²¹

Acheter une voiture neuve, c'est plus d'un an de salaire

Comparaison du prix **moyen d'une voiture neuve** et du **salaire net moyen**



Sources : Roole, INSEE

Une bombe sociale latente dans un contexte de dépendance énergétique massive

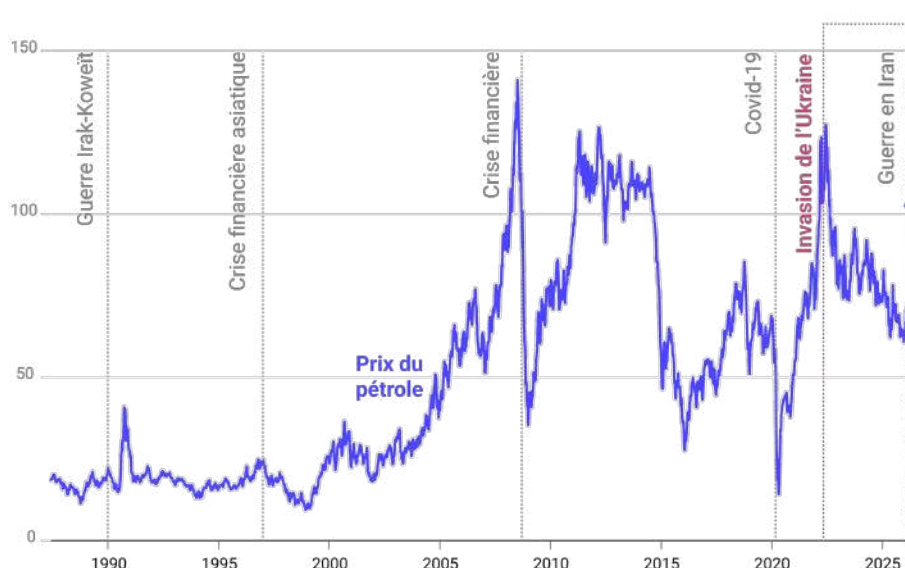
Au quotidien, cette contrainte financière nourrit le sentiment d'être « coincé » : se déplacer coûte cher, mais ne pas se déplacer revient à renoncer à la vie économique et sociale. C'est dans ce contexte que **la question automobile devient explosive**. Les Gilets jaunes l'ont montré : lorsque la voiture est indispensable à la vie quotidienne, toute hausse brutale du coût du carburant peut provoquer une crise politique.

La situation oblige alors les pouvoirs publics à compenser en urgence pour limiter les dégâts des crises pétrolières, de plus en plus régulièrement.

Entre 2022 et 2024, suite à l'invasion russe de l'Ukraine, **12 milliards d'euros d'aides à l'achat de carburants ont ainsi été distribués**, sans traiter le problème à la racine.²²

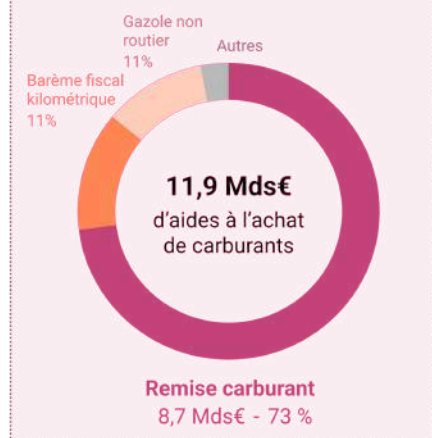
Les crises pétrolières se multiplient... obligeant l'État à distribuer les milliards

Évolution du prix du pétrole Brent (Europe), \$/baril



Sources : EIA, Trading Economics, Cour des Comptes

Coût des aides d'urgence face à la hausse des prix à la pompe entre 2022 et 2024



3. Une transition injuste et illisible qui a perdu le soutien populaire

Des injonctions sans solutions et sans partage de l'effort

Les sondages le montrent : les Français ont pris la mesure de l'impasse du modèle automobile actuel et attendent des solutions.²³ Pourtant, les politiques conduites ces dernières années **n'ont pas réussi à les embarquer durablement**. Au contraire, elles ont eu tendance à souffler sur les braises.²⁴

Le ressenti tient d'abord au fait que ces politiques ont surtout **pris la forme de contraintes** : Zones à Faibles Émissions (ZFE), malus CO₂, taxe carbone, fin de vente des véhicules thermiques neufs en 2035...

Techniquement, chacune de ces mesures peut se défendre. Mais dans le vécu des Français, elles se sont accumulées comme autant de **nouvelles restrictions**.

En effet, elles n'ont pas été « compensées » **par le développement de solutions pour s'adapter**.²⁵ Les investissements dans les transports alternatifs restent limités et concentrés dans les métropoles : en 2024 et 2025, 75 % d'entre eux se concentrent en Île-de-France.²⁶ Ailleurs, les grands projets, comme les « RER métropolitains », mettront des années à voir le jour et bénéficieront peu aux ruraux.

Autrement dit, beaucoup de Français ont vu arriver de nouvelles contraintes sur leurs voitures et leur mobilité du quotidien avant de voir apparaître les solutions.

Cette frustration s'est accompagnée **d'un fort sentiment d'injustice fiscale**, dans un contexte où la route rapporte environ 40 milliards d'euros par an aux finances publiques, dont 30 milliards issus des carburants.²⁷ Les ménages ruraux et périurbains ont ainsi eu le sentiment de supporter l'essentiel des efforts, sans bénéficier, en retour, d'investissements suffisants ni d'alternatives crédibles.

Ce contexte fiscal a nourri **l'idée des automobilistes « vaches à lait »** : la voiture est taxée, mais cet argent ne revient pas suffisamment à ceux qui en dépendent le plus. Les discours d'opportunisme budgétaire des gouvernements successifs n'ont pas aidé, en reliant trop souvent les taxes environnementales à la nécessité de renflouer les caisses de l'État.

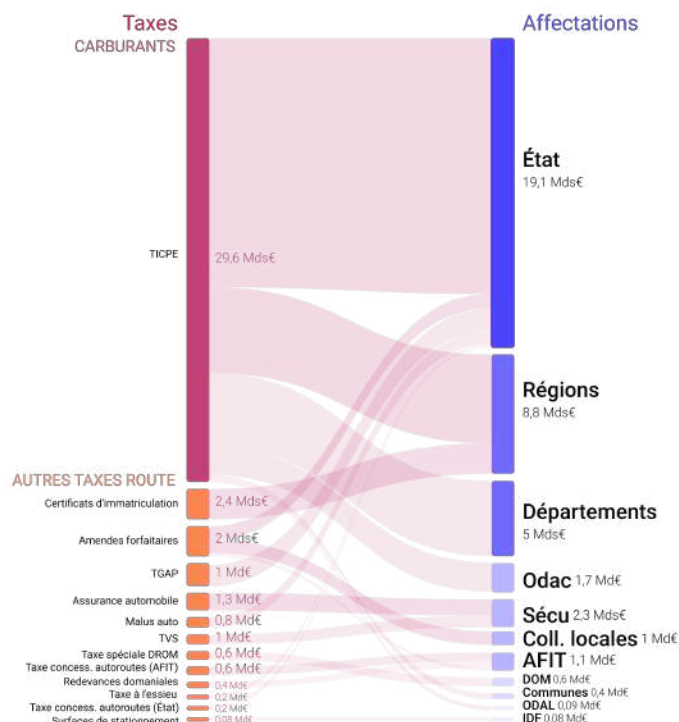
Une transition sans vision

Pour couronner le tout, les politiques de transition n'ont jamais fait l'objet d'un **récit politique clair et désirable**, répondant aux grandes questions que se posent les Français sur l'avenir de leur mobilité.²⁹

Comment se déplacera-t-on demain ? Quelle sera la place de la voiture ? Quels bénéfices concrets peut-on attendre de ce changement ? Quelles politiques pour y parvenir ? Comment embarquer le plus grand nombre ?

La route rapporte 40 milliards de taxes

Recettes fiscales liées à la route et leur affectation, 2024, en Mds€*



Source : SDES (2024)

* Ne sont pas retracés les impôts et taxes liés à la production de transport (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle, cotisations sociales, TVA...)

Le ressenti est d'autant plus fort dans les territoires où la voiture compense **l'éloignement croissant des services essentiels** (écoles, commerces, hôpitaux, administrations). Plus ils s'éloignent, plus les trajets s'allongent, et plus la voiture coûte cher.²⁸

Ce défaut de méthode a alimenté **l'idée d'une transition à deux vitesses** : d'un côté, les urbains, qui bénéficient d'investissements importants et d'une offre de transports diversifiée ; de l'autre, une large partie des Français, dépendante de la voiture, qui subit les contraintes sans voir émerger de solutions concrètes.

Faute de réponses à ces questions, la transition a souvent été défendue au nom de grands impératifs (le climat, la qualité de l'air, les normes européennes) plutôt qu'à partir de **ce qu'elle pouvait changer concrètement dans la vie des Français**.

Ces objectifs ont beau être largement partagés au sein de la population, ils n'ont pas été suffisamment **traduits en perspectives ancrées dans le quotidien**.³⁰

4. Le rendez-vous manqué de la voiture électrique

La voiture électrique, symbole des promesses mal tenues de la transition

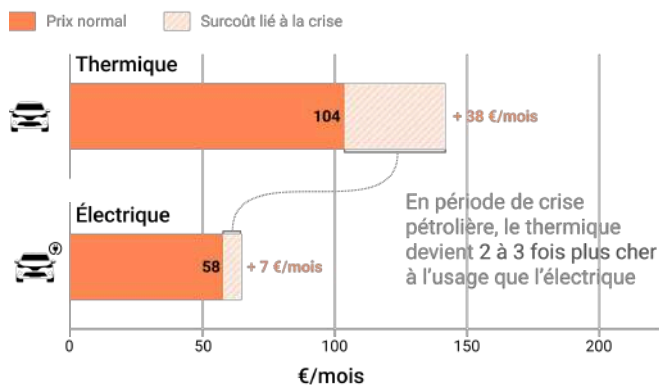
Sur le papier, elle aurait pu incarner une promesse positive : **une voiture meilleure pour le climat, qui allège le budget mobilité des Français**. Rouler en électrique coûte en effet moins cher qu'en thermique.

Mais cette promesse **d'économies sur le carburant est restée hors de portée**. Plutôt que de proposer rapidement des modèles abordables pour les classes moyennes, les constructeurs ont privilégié l'électrification de leurs gammes les plus chères et les plus rentables.³¹ Malgré les milliards d'euros d'argent public versés à la filière ces dernières années, la puissance publique n'a pas réellement cherché à corriger ce biais initial. Parallèlement, les aides à l'achat d'un nouveau véhicule ont été pensées comme des subventions indirectes à l'industrie. Elles soutiennent surtout le marché des voitures neuves (via les bonus notamment), aujourd'hui réservé à des ménages majoritairement aisés et âgés, et aux entreprises.³²

Au final, l'électrification est apparue comme **un projet financé par tous, mais accessible d'abord à une minorité**. Les mesures contraignantes sur la voiture thermique n'ont ainsi pas été compensées assez vite par l'émergence d'une solution électrique accessible.

Rouler en électrique coûte moins cher

Coût énergétique mensuel du thermique et de l'électrique



Source : T&E (2026). Il s'agit ici d'une moyenne européenne pour 12 000 km/an.

Il faut toutefois noter une inflexion politique récente, avec le leasing social à 100 euros et la réforme de la fiscalité des véhicules d'entreprise. Ces deux mesures visent à faciliter l'accès à l'électrique pour les ménages modestes, et à orienter les achats des entreprises pour accélérer l'arrivée de modèles électriques moins chers sur le marché de l'occasion.

Une transition brouillée par la fabrique du doute

Les difficultés de la voiture électrique ne tiennent pas seulement aux choix publics. Elles s'inscrivent aussi dans un **climat de désinformation** sur l'autonomie, les batteries, la recharge, le recyclage...³³

Entre le buzz médiatique, l'instrumentalisation politique et la communication contradictoire des constructeurs, il est **très difficile pour les Français de percevoir les bénéfices potentiels du passage à l'électrique**.

47%

de la désinformation climatique dans les médias concerne la mobilité

« Les voitures thermiques ne sont pas un problème pour l'environnement, en particulier si elles sont alimentées à l'éthanol, au diesel, ou si elles sont récentes »

« Les voitures électriques polluent plus que les voitures thermiques ou hybrides »

Source : Quota Climat (T1 2025)



Le risque d'un mirage populiste

Dans ce contexte, un récit simpliste, polarisé et efficace s'est imposé : celui d'un affrontement entre la voiture et l'écologie.

Selon ce **cadrage simplifié à l'extrême**, les difficultés des automobilistes viendraient de la transition elle-même, source d'innombrables contraintes et injustices. L'ennemi est alors facile à désigner : la transition, et ceux qui la défendent. Le clivage politique est tout aussi facile à comprendre : les habitants des centres urbains contre ceux des zones rurales, les élites contre les classes populaires. Partant, la solution pour protéger les Français semble simple : il suffirait de freiner le changement et de desserrer les contraintes.

Si ce récit fonctionne aussi bien, c'est parce qu'il met le doigt sur **un malaise réel que les politiques publiques n'ont pas su apaiser, voire ont contribué à renforcer**.

Il est néanmoins **trompeur et dangereux**.

Trompeur, parce qu'il rend la transition écologique responsable des tensions actuelles, alors qu'elles résultent d'abord d'un **contrat social automobile à bout de souffle, et ensuite d'une incapacité politique à lui en redonner**.

Dangereux, parce qu'il conduit à ne rien changer. Il enferme ainsi les automobilistes dans un **modèle coûteux et instable, exposé aux crises internationales**.

La vraie question stratégique pour 2027 n'est donc plus de savoir s'il faut défendre la voiture ou la transition, mais :

comment renouer avec une mobilité qui simplifie réellement la vie ?



2027 : pour un projet politique de mobilité pour le XXI^e siècle



1. Reprendre la main sur le récit

Sortir de l'impasse suppose d'abord de changer le cadre du débat, en ouvrant **une troisième voie** : ne pas « punir » les automobilistes, mais ne pas non plus leur faire croire que le statu quo est une solution.

Pour être crédible, elle peut partir d'un double constat.

Oui, **les politiques des dernières années n'ont pas été à la hauteur**. Le ressentiment qu'elles ont provoqué est donc légitime.

Mais non, ce constat douloureux ne doit pas nous conduire à abandonner le changement. Ne rien faire ne répond en effet à aucune des impasses du modèle automobile actuel ; **la nécessité de la transition mérite donc d'être réaffirmée**, mais en la rendant plus juste, plus concrète et plus lisible.

Refonder le récit suppose ensuite de **rompre avec l'image d'une transition sacrificielle**, empilant les contraintes, les règles et les interdictions au nom d'impératifs généraux.

Cela passe par **un lien constant et systématique avec l'amélioration de la vie quotidienne**. Bien conduite, elle est un moyen de réduire la facture automobile des ménages et des entreprises, de prémunir les Français contre la multiplication des crises pétrolières, de leur offrir le choix entre plusieurs solutions de mobilité, de mieux protéger leur santé et leur environnement.

Au fond, il s'agit de **simplifier le quotidien** et de **préserver la qualité de vie**.

Sur le plan politique, ce nouveau projet doit reposer sur **quelques principes clairs**, comme autant de réponses aux écueils des politiques passées.

- **Premier principe : donner à chacun les moyens concrets de réussir sa transition de mobilité.**

Les restrictions sur les véhicules les plus polluants sont nécessaires pour orienter le changement, mais elles ne peuvent être ni socialement acceptables ni durablement efficaces si, dans le même temps, les solutions permettant de se déplacer autrement restent absentes, insuffisantes ou inabordables.

- **Second principe : répartir équitablement les efforts et les aides.**

Ceux qui ont le moins de marge de manœuvre — ménages modestes, classes moyennes dépendantes de leur voiture, petites entreprises, territoires enclavés — doivent être les premiers à bénéficier des aides et des investissements publics.

À l'inverse, ceux qui ont les moyens de s'adapter plus vite — grandes entreprises, secteur pétrolier, grands constructeurs, ménages les plus aisés — doivent prendre une part plus importante de l'effort.

Ces principes reviennent en réalité à **agir pour redonner aux Français le choix de leur mobilité du quotidien**, en priorisant ceux qui en ont le plus besoin et en mobilisant ceux qui peuvent le plus.

2. Agir pour redonner aux Français le choix de leur mobilité du quotidien (1/4)

La posture narrative joue un rôle important sans être toutefois suffisante. La crédibilité repose aussi et surtout sur **sa traduction en mesures concrètes et lisibles**.

Faire des choix financiers plus justes

Les premières mesures sont financières et fiscales. Chacun doit pouvoir comprendre qui paie et à quoi servent les taxes.

La première consiste à instaurer une règle selon laquelle **pour deux euros de taxes environnementales prélevées sur la voiture, un euro doit revenir à l'accompagnement des automobilistes**. Cela suppose un investissement de 4 à 5 milliards par an dans des solutions permettant de moins dépendre de la voiture thermique individuelle.

La deuxième mesure vise **les recettes des péages** (2,5 milliards d'euros par an³⁴), qui reviennent aujourd'hui aux actionnaires des sociétés concessionnaires. Pour reprendre la main sur cette ressource et la mettre au service de l'intérêt général, il est possible de créer un établissement public dédié ou renégocier des concessions plus courtes et plus favorables.

La troisième mesure consisterait à **mettre davantage à contribution les superprofits des compagnies pétrolières**, notamment ceux réalisés lors des flambées des prix à la pompe. Quand les tensions géopolitiques les enrichissent mécaniquement, il est légitime que ces gains servent à protéger les ménages et à financer la sortie de la dépendance au pétrole.³⁵

En complément, restaurer la confiance peut passer par une quatrième mesure : **une contribution accrue des mobilités les plus privilégiées et polluantes**. Taxer davantage les jets privés, les vols en classe affaires, les yachts ou les croisières aurait un rendement budgétaire limité, mais un effet politique important. Cela montrerait que l'effort ne repose pas seulement sur ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture.³⁶

2. Agir pour redonner aux Français le choix de leur mobilité du quotidien (2/4)

Compte tenu de la façon dont le territoire français s'est organisé depuis des décennies, la voiture restera indispensable encore longtemps pour des millions de personnes. Dans ce contexte, **faciliter le passage à l'électrique est une action prioritaire**.

1. le coût et l'accessibilité

Pour y parvenir, le principal obstacle est **le prix à l'achat**.

Côté demande : Un parc d'un million de voitures électriques à loyers modérés

Côté demande, le leasing social a démontré son intérêt pour élargir l'accès à l'électrique, mais reste insuffisant. Pour changer d'échelle, une piste crédible consiste à s'inspirer du logement social pour créer **un parc de voitures électriques à loyers modérés**, pour les ménages modestes et les classes moyennes. Doté d'un million de véhicules, il serait géré par un organisme public et / ou par des partenariats avec le secteur privé.

Côté offre : Un pacte industriel pour produire en France une voiture électrique du quotidien

Côté offre, le leasing social s'est heurté à un problème structurel : en privilégiant l'électrification des voitures haut de gamme, les constructeurs ont rendu l'électrique inaccessible sans subventions massives. D'où l'intérêt d'un **pacte industriel pour produire en France une voiture électrique du quotidien autour de 15 000 euros**. L'État, avec les Régions concernées, peut structurer ce projet d'intérêt national en embarquant les constructeurs, les équipementiers et les nouveaux producteurs français de batteries.

Accélérer la constitution d'un marché de l'électrique d'occasion

Parallèlement, il est essentiel **d'accélérer la constitution d'un marché de l'électrique d'occasion**. Cela suppose de renforcer les outils fiscaux qui orientent les grands acteurs du marché du neuf (constructeurs, ménages aisés, entreprises, banques, loueurs) vers une électrification rapide de leurs productions et de leurs achats (taxes sur l'achat de voitures neuves et sur les voitures d'entreprises). Ce sont leurs véhicules qui, après quelques années, seront revendus à des prix plus accessibles.

Maintenir le cadre européen

Pour que ce système fonctionne, il est également essentiel de **maintenir les règles européennes qui obligent progressivement les constructeurs à vendre à leurs clients de plus en plus de voitures électriques**, jusqu'à arrêter complètement la vente de thermiques.

2. l'incertitude

Au-delà du prix, **c'est l'incertitude qui freine la transition électrique**. Beaucoup de Français ne rejettent pas cette solution par principe, mais doutent de l'autonomie, de la recharge, de la batterie, de la revente, de la fiabilité, de la capacité à partir en vacances, etc.³⁷

Garantir une information fiable et vérifiée

Répondre à ces doutes légitimes suppose d'abord de **garantir une information fiable et vérifiée**.³⁸ Cela passe par une clarification des compétences de l'Autorité de régulation des médias (l'ARCOM) en matière de désinformation climatique, ainsi que par une application plus volontariste de ses missions sur le pluralisme, la mise en contexte et la rigueur de l'information dans les programmes audiovisuels.

Rendre la voiture électrique concrète et familière

Ensuite, les acteurs publics peuvent **mener des campagnes de communication pour rendre la voiture électrique concrète et familière**. Il s'agit ici de montrer l'expérience des taxis, artisans, infirmières, livreurs ou familles qui roulent déjà en électrique.³⁹ Appuyées par des relais de confiance (industriels, énergéticiens, associations de consommateurs, influenceurs) ces campagnes peuvent rassurer, rendre la transition plus concrète et crédible.

Réformer le régime de régulation de la publicité

Par ailleurs, il est possible d'instituer une autorité administrative indépendante chargée de mieux **réguler les publicités (notamment automobiles)**, afin de garantir leur contribution aux objectifs de la transition.⁴⁰

Ces solutions sont aussi indispensables pour les millions de Français (un tiers de la population) pour qui la conduite est inaccessible ou difficile : les jeunes sans permis, les personnes handicapées, âgées, ou simplement celles et ceux qui ne peuvent pas ou ne veulent pas conduire.⁴⁵

3. Agir pour redonner aux Français le choix de leur mobilité du quotidien (3/4)

Des solutions pour permettre aux Français de laisser leur voiture au garage

Il faut néanmoins être lucide. La transition électrique **prendra du temps et ne concernera pas tous les Français à court terme**. Elle ne règle par ailleurs pas tous les problèmes : elle ne réduit ni les embouteillages, ni l'artificialisation, ni la mortalité routière, ni l'inactivité physique. Elle diminue certaines nuisances (pollution, bruit) sans les faire disparaître.

Autrement dit, il est essentiel de **donner aux Français plus de choix de leur mobilité du quotidien**, en particulier dans les territoires ruraux et périurbains. Dès lors qu'ils disposeront d'alternatives fiables, confortables et économiques, ils laisseront plus souvent leur voiture thermique au garage... voire pourront s'en séparer.

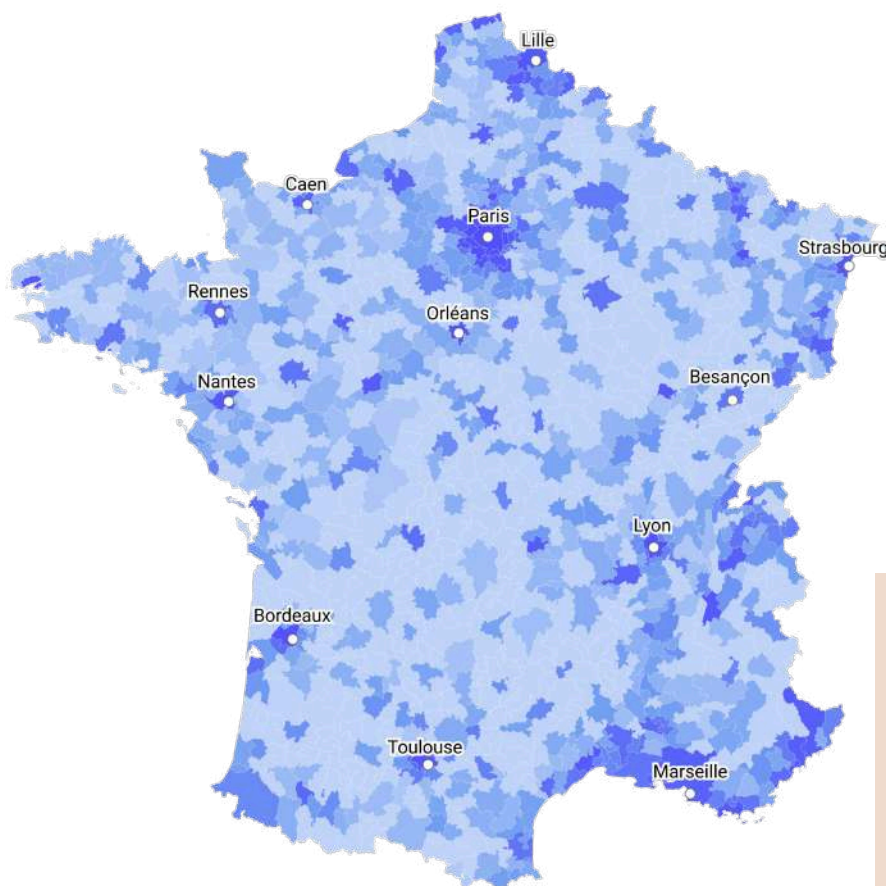
De nombreux exemples régionaux existent déjà et peuvent inspirer l'action publique pour aller plus loin. La première mesure consiste à faire de la route une infrastructure de transport en commun. **Les lignes de bus express**, avec des fréquences élevées, peu d'arrêt et des voies dédiées peuvent remplacer de nombreux trajets automobiles entre le domicile et le travail.⁴¹

En les combinant avec des **lignes de covoiturage express**, accessibles aux mêmes arrêts, il devient possible d'offrir une solution toutes les 5 minutes sur les axes les plus fréquentés. Sur les axes moins denses, elles peuvent aussi relier les bourgs et les villes moyennes.⁴²

Complétées par l'investissement dans un « **système vélo** » (incluant la création de voies dédiées et sécurisées, mais aussi des subventions pour les vélos électriques, vélos cargo, voire les vélos-voitures et mini-voitures)⁴³ et par **le maintien des lignes de train du quotidien existantes**, ces solutions permettent d'envisager une alternative à la voiture hors des centres urbains.⁴⁴

Les trajets du quotidien en voiture peuvent-ils être reportés vers d'autres modes ?

Estimation de la capacité de report des trajets automobiles du quotidien vers des alternatives, par EPCI en 2025



- 36 %

diminution possible du
nombre de kilomètres
parcourus en voiture

ces kilomètres pourraient
être effectués :

23 % 🚶🚲 à pied ou à vélo

8 % 🚊 en transport en commun

10 % 🚗 en covoiturage

Donner le choix à ceux que le « système voiture » laisse au bord de la route

Ces solutions sont aussi indispensables pour les millions de Français (un tiers de la population) pour qui la conduite est inaccessible ou difficile : les jeunes sans permis, les personnes handicapées, âgées, ou simplement celles et ceux qui ne peuvent pas ou ne veulent pas conduire.⁴⁵

Source : The Shift Project (2025)

4. Agir pour redonner aux Français le choix de leur mobilité du quotidien (4/4)

Moins de kilomètres contraints

Mais le problème est plus profond. Depuis des décennies, les politiques d'aménagement du territoire ont produit une « **hypermobilité** », avec des distances quotidiennes toujours plus longues pour accéder à l'emploi, aux services, aux commerces, etc.⁴⁶

Changer de modèle suppose d'abord de **cesser d'étendre un réseau routier déjà dense et coûteux pour se concentrer sur son amélioration**. Les recettes issues des péages des autoroutes peuvent ainsi être mobilisées en priorité pour réparer les routes et les ponts, adapter les infrastructures au changement climatique, tout en intégrant systématiquement des trottoirs, voies cyclables sécurisées, arrêts de covoiturage et voies dédiées au transport collectif express.

À long terme, l'enjeu est de **faire advenir une société où l'on n'est pas obligé de parcourir toujours plus de kilomètres pour vivre normalement**. Cela passe par une politique d'aménagement du territoire qui répartit mieux les activités économiques, rend le logement accessible dans les villes, garantit des commerces et services de proximité et intègre systématiquement la mobilité dans les choix d'urbanisme.

Des mesures peuvent aussi être **prises dans les entreprises**, pour agir sur les trajets entre le domicile et le travail. Il est possible de renforcer les obligations existantes (négociations annuelles obligatoires, plans de mobilité) pour en faire de véritables leviers d'organisation des trajets, du covoiturage, du vélo, des transports collectifs et du télétravail. En parallèle, la fiscalité (taxes sur les véhicules d'entreprises, les voitures de fonction, les parkings professionnels, etc.) doit continuer à être réorientée pour ne plus subventionner implicitement la voiture thermique.



« ETS2 » : anticiper pour garantir un signal prix juste et efficace

À partir de 2028, l'Union européenne prévoit d'étendre le marché carbone aux carburants routiers. Concrètement, le prix à la pompe augmentera de **11 à 25 centimes par litre entre 2028 et 2030**.⁴⁷

Cette mesure **implique une anticipation et un accompagnement**. Les citoyens dépendent aujourd'hui majoritairement de ces carburants ; le signal prix ne sera efficace et acceptable que s'ils ont le choix de faire autrement.

L'Europe a créé des outils adaptés, avec un **Fonds social pour le climat et des mécanismes de prêts garantis par les banques publiques européennes**. Mobilisables dès 2026, ils permettent aux États d'anticiper, d'accompagner les ménages et d'investir dans les solutions. Faute de transposition dans le droit national, ces financements (jusqu'à 6 milliards d'euros d'ici 2032) ne sont pour le moment pas disponibles pour la France.

- Le prochain mandat présidentiel constitue dès lors **une étape cruciale**. Soit il permet de préparer sérieusement la sortie du pétrole en investissant dans des alternatives abordables. Soit il laisse les Français subir la hausse des prix à la pompe.

Notes

1. Demoli et Lannoy (2019), Sociologie de l'automobile, Éditions La Découverte.
2. Bigo (2020), Les transports face au défi de la transition énergétique, Thèse à l'École doctorale de l'Institut polytechnique de Paris.
3. Wimoov (2024), Baromètre : 15 millions de Français en situation de précarité mobilité.
4. Bigo et Perez (2024), Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires, Service des données et études statistiques (SDES).
5. Analyse T&E sur la base des données d'immatriculation officielles (base SIV), fournies par NGC-Data.
6. Saujot, Bet, Louedin, Hermine (2025), Une approche « contrat social » pour penser les enjeux politiques d'une transition de la mobilité.
7. Larivière (2025), Automobile : quand la publicité s'oppose à la transition, Éditions de L'Aube.
8. Kantar Media, Baromètres unifiés du marché publicitaire et de la communication ; « Pierre Moscovici : "Les Jeux de Paris devraient coûter entre 3 et 5 milliards d'euros" », Le Monde (27 mars 2024).
9. European Environmental Agency (2023), France. Air pollution country fact sheet.
10. ADEME (2021), Coût social du bruit en France.
11. ANSES (2022), Evaluation des risques liés aux niveaux d'activité physique et de sédentarité des adultes.
12. Citepa (2024), Inventaire Secten.
13. Réseau Action Climat (2023), Artificialisation des sols et objectif « Zéro Artificialisation Nette ».
14. Bet, Hermine, Louedin, Saujot (2025), Temps perdu, budget grevé : le pacte social de la mobilité fragilisé avant la transition.
15. Roole (2025), Budget automobile des Français édition 2025 ; UFC Que Choisir (2025), La voiture électrique, à contre-courant des idées reçues ; Réseau Action Climat, ADETEC (2022), Comment transformer la mobilité du quotidien ?
16. Bigo et Perez (2024), Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires, Service des données et études statistiques (SDES) ; Wimoov (2024), Baromètre : 15 millions de Français en situation de précarité mobilité.
17. Wimoov (2022 et 2024), Baromètres des mobilités du quotidien.
18. Dupont-Roc, Hermine (2025), Le vrai du faux sur les causes de l'augmentation des prix des véhicules entre 2020 et 2024, IMT, C-Ways.
19. T&E, Reclaim Finance (2025), Trop important pour être ignoré : les stratégies climatiques incohérentes des sociétés de leasing automobile.
20. Analyse T&E des données d'immatriculation (base SIV).
21. SDES (2025), Chiffres clés du parc automobile en France ; I4CE (2024), Observatoire des conditions d'accès à la transition écologique.
22. Cour des comptes (2024), Les mesures exceptionnelles de lutte contre la hausse des prix de l'énergie.
23. IPSOS (2023), L'automobile toujours au cœur des déplacements quotidiens des Français.
24. Odoxa (2025), Les Français et la suppression des ZFE ; Credoc, Opinion Way, ADEME (2024), Pour les Français, le financement de la transition écologique doit passer par une meilleure justice fiscale ; Toluna, Harris Interactive, AutoPlus (2024), Les Français et l'automobile.
25. Bernard, de Crévoisier, Laine (2025), Transition des mobilités : anatomie d'une impasse, Institut Montaigne.
26. Ministère de l'écologie (2024 et 2025), Bilan annuel des transports en 2023 et 2024.
27. *Ibid.*
28. Taulelle, Courcelle et Fijalkow (2024), Égalité, accessibilité, solidarité : les renoncements de l'État, Éditions Le bord de l'eau.
29. Bet, Hermine, Louedin, Saujot (2026), Quelle voie de passage pour le déploiement du véhicule électrique? Les termes d'un nouveau pacte avec les usagers. Enquête auprès des Français, IDDRI, IMT ; Bernard, de Crévoisier, Laine (2025), Transition des mobilités : anatomie d'une impasse, Institut Montaigne ; Calatayud, Larivière, Tallent, Strauss (2025), Les Français, la baignole et l'écologie : comment réussir le crash test ?, Fondation Jean Jaurès.
30. Greenvoice, Institut National des Sciences Appliquées (2026), Vivre la transition. Ce que révèle une enquête participative sur l'écologie du quotidien et la justice sociale.
31. Transport & Environment (2024), Automobile : les constructeurs privilégient l'électrification des grosses berlines.
32. Cour des Comptes (2026), Le soutien de l'État à la filière automobile ; Lavarde (2026), Le soutien de l'État à la filière automobile, Commission des Finances, Sénat ; I4CE (2025), Observatoire des conditions d'accès à la transition écologique ; DGE (2022), Transformations et défis de la filière automobile.
33. QuotaClimat, Dataforgood, Science Feedback (2025), Premiers résultats de la détection automatisée de la désinformation climatique dans la télévision et la radio françaises.
34. Gouvernement français (2025), Rapport Ambition France Transports.
35. T&E (2026), Oil companies set to make €24 billion in excess profits from European drivers this year.
36. Tallent et al. (2026). More than Symbols: the Effect of Symbolic Policies on Climate Policy Support, American Political Science Review.
37. Bet, Hermine, Louedin, Saujot (2026), Quelle voie de passage pour le déploiement du véhicule électrique? Les termes d'un nouveau pacte avec les usagers. Enquête auprès des Français, IDDRI, IMT
38. QuotaClimat, Dataforgood, Science Feedback (2025), Premiers résultats de la détection automatisée de la désinformation climatique dans la télévision et la radio françaises.
39. Tallent et al. (2026). More than Symbols: the Effect of Symbolic Policies on Climate Policy Support, American Political Science Review.
40. IGF, IGEDD, IGAC (2024), Contribution et régulation de la publicité pour une consommation plus durable.
41. Institut Mobilités en Transition (2025), Conditions de réussite et potentiel des lignes de car express ainsi que de leur couplage aux lignes de covoiturage ; CEREMA (2024), Services Express Régionaux et Métropolitains : vers un déploiement de lignes de cars à haut niveau de service ?
42. Institut Mobilités en Transition (2025), *op. cit.*
43. ADEME (2025), Contribution du développement de la marche et du vélo à la décarbonation ; ADEME (2021), Développer le système vélo dans les territoires
44. Cour des Comptes (2026), Bilan de la loi d'orientation des mobilités.
45. Credoc (2025), Enquête nationale sur les éconduits de la voiture, Forum Vie Mobile,
46. Bigo (2020), Les transports face au défi de la transition énergétique, Thèse à l'École doctorale de l'Institut polytechnique de Paris.
47. Estimation T&E (2025).



À propos

Transport & Environment (T&E) est l'organisation européenne de référence sur les enjeux de **transport durable et d'énergie**. Elle s'appuie sur des **méthodologies éprouvées** et une **modélisation rigoureuse** fondée sur les données, alignées avec les **objectifs climatiques de l'Union européenne**.

Reconnue par les **décideurs publics**, la **société civile** et les **acteurs du marché**, T&E dispose d'une **expertise unique** dans l'analyse et l'influence des normes européennes, en particulier sur les politiques d'**électrification des transports**.

Présente dans **24 pays**, T&E fédère **50 organisations membres** et s'appuie sur **6 bureaux nationaux**, ce qui lui permet de combiner vision européenne et ancrage territorial.

L'équipe T&E France



Diane Strauss
Directrice

diane.strauss@transportenvironment.org



Léo Larivière
Responsable Transition automobile et relations politiques

leo.lariviere@transportenvironment.org



Marie Chéron
Experte décarbonation du fret et enjeux sociaux de la transition

marie.cheron@transportenvironment.org



Bastien Gebel
Responsable décarbonation de l'industrie automobile

bastien.gebel@transportenvironment.org



Fanny Pointet
Responsable du transport maritime

fanny.pointet@transportenvironment.org



Jérôme du Boucher
Responsable aviation

jerome.duboucher@transportenvironment.org



Nicolas Raffin
Responsable Communication et Médias - Porte-parole

nicolas.raffin@transportenvironment.org

Figures et graphisme

Transition
Data
Lab

Rémi Grimaud

remi@transition-data-lab.com