

BILLET DE BLOG 16 avril 2026

Démocratisation du véhicule électrique en France : oui, mais comment ?

Auteurs

Mathieu Saujot

Directeur, Modes de vie en transition

Marion Bet

Chercheuse, Modes de vie en transition

Simon Louedin

Analyste, Institut Mobilités en Transition

Jean-Philippe Hermine

Directeur de l'Institut Mobilités en Transition et chercheur associé

🕒 Temps de lecture: 8 min



Le véhicule électrique, symbole de la décarbonation du secteur du transport, a été pris ces derniers mois dans une actualité intense : innovation des constructeurs et adoption croissante par les consommateurs sur fond de controverses dans l'opinion publique quant à ses bénéfices et de batailles politiques autour de la renégociation du cadre législatif européen. La crise énergétique mondiale engendrée par la guerre en Iran a ajouté une composante supplémentaire dans une équation déjà difficile à résoudre. Comment, dans ce contexte, faire du déploiement du véhicule électrique un véritable projet collectif acceptable ? L'Iddri et

l'Institut Mobilités en transition (IMT) publie aujourd'hui une [enquête](#) menée auprès des Français qui, en révélant les préoccupations, perceptions, incertitudes et besoins existants, apporte des clés sur le « comment » de cette transition de la mobilité.

Contexte

Malgré la progression d'années en années des ventes de véhicules électriques en France¹, l'horizon d'une électrification accélérée des véhicules semblait ces derniers temps fragilisé dans les négociations européennes. Mais c'est via l'actualité internationale qu'il nous revient aujourd'hui en boomerang – et voit sa pertinence renforcée : la guerre en Iran et ses répercussions sur les prix des carburants ont remis cette ambition transformative à l'ordre du jour. Tant pour des raisons d'autonomie stratégique, de compétitivité industrielle que de pouvoir d'achat, il apparaît urgent de réaliser l'électrification des usages, en particulier celle des véhicules individuels. L'impératif est d'autant plus fort que les inégalités d'accès à l'énergie, accrues par la hausse récente des prix du carburant², font – et vont continuer de faire – l'objet d'une instrumentalisation politique. La boussole est claire : de tels risques justifient que l'on propose des outils de mobilité – et des dispositifs énergétiques – moins vulnérables aux fluctuations internationales, appelées à devenir plus fréquentes dans un ordre géopolitique troublé.

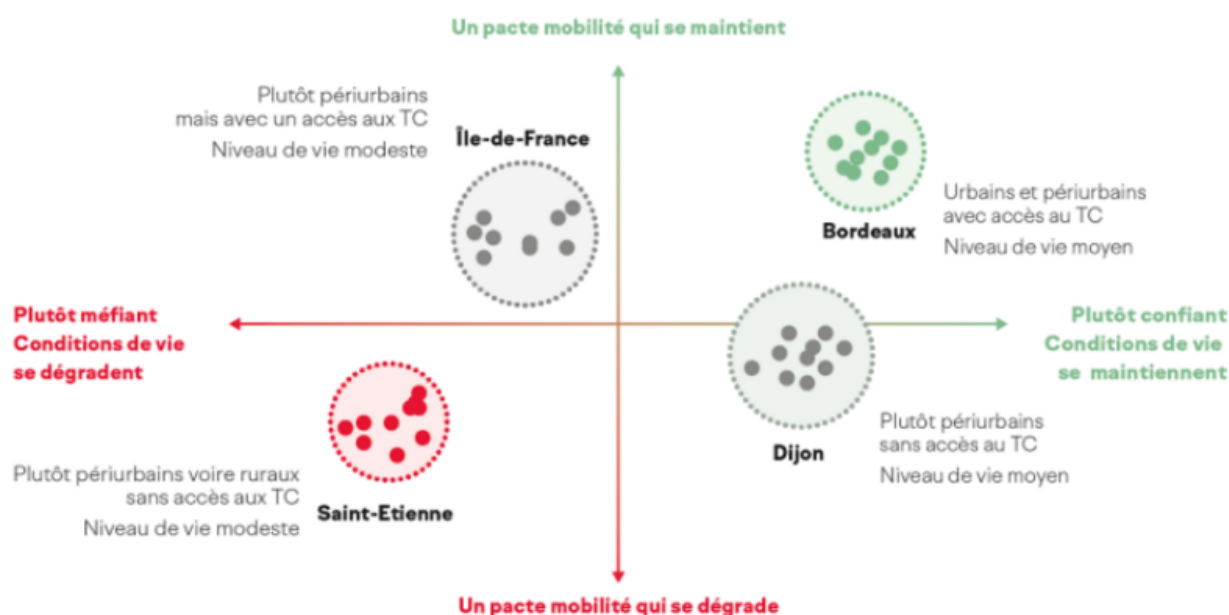
La mobilité comme clé de voûte (sensible) des modes de vie

Pour autant, deux difficultés – non insurmontables — pourraient décourager les porteurs de cette ambition. D'une part, la promotion des mobilités décarbonées, la lutte contre la pollution de l'air et certains dispositifs qui en découlent ont pu apparaître aveugles aux contraintes qui pèsent sur les ménages plus vulnérables ou contraints. Ils ont donc suscité des tensions sociales. Les zones à faibles émissions (ZFE) ont ainsi été vécues par les citoyens comme une discrimination économique et une entrave à la capacité de se déplacer, dont dépendent toutes les activités et les impératifs du quotidien : consommer, accéder aux services publics, se soigner, travailler, etc. Autrement dit, certains acteurs appréhendent le sujet « mobilité décarbonée » comme un chantier miné. D'autre part, l'avance technologique de la Chine place les constructeurs automobiles européens, et donc l'ensemble de leurs sous-traitants, dans une situation de concurrence tendue, ce qui ranime la crainte d'une nouvelle vague de désindustrialisation.

Dans ce contexte, comment trouver une voie de passage susceptible de porter le projet d'une électrification ambitieuse, et par là-même, d'amorcer un renouvellement de notre pacte mobilité, qui fait pour l'heure l'objet de tensions multiples ? Et comment faire en sorte que ce projet revête une crédibilité à la fois environnementale et sociale pour les citoyens, qui sont en attente de nouvelles promesses au sujet de la mobilité, mais craignent d'être les perdants d'une transition écologique empressée ?

Une enquête auprès des Françaises et des Français

Pour répondre à ces questions, l'Iddri et l'IMT ont mené l'enquête ([IMT-Iddri, 2026](#)). En revenant aux fondamentaux : nous avons souhaité recueillir, auprès des citoyens, leurs représentations des mobilités et de la voiture électrique. Ont été conduits, en collaboration avec l'[Observatoire Société et Consommation \(ObSoCo\)](#), quatre sessions d'entretiens collectifs avec des citoyens usagers de la voiture (non-électrique). Chaque groupe présentait un niveau variable de confiance envers la sphère politique, des sentiments partagés sur le fait d'être « gagnants » ou « perdants » de la transition, et des niveaux de vie et des lieux de résidence divers.

FIGURE 1. Représentation des groupes sur la base des critères de recrutement**Questions de recrutement :**

Pensez - vous que vos conditions de vie vont s'améliorer ou se détériorer dans les 3 prochaines années ?

Quel est approximativement le revenu mensuel net total de votre foyer ?

D'une manière générale, avez-vous confiance dans les députés ?

Avec laquelle des deux affirmations êtes - vous le plus en accord ? :

On n'est jamais assez prudent quand on a affaire aux autres ou on peut faire confiance à la plupart des gens (axe abscisse)

et Parmi cette liste, quel adjectif décrirait le mieux votre sentiment sur vos déplacements depuis 3 ans ?

ou encore Diriez-vous que là où vous habitez, vous disposez d'une offre de transport publics (axe ordonnées).

Notre dispositif d'entretiens collectifs s'est voulu innovant : non pas recueillir des perceptions strictement « sectorielles » sur la mobilité, mais plutôt, dans la lignée de précédents travaux ([IMT, 2025](#)), partir du principe que la mobilité est une composante essentielle de notre contrat social. Et que le projet de changer nos pratiques majoritaires de mobilité – via l'électrification des véhicules individuels – peut revêtir une plus grande crédibilité et attractivité s'il s'arrime à des promesses sociales plébiscitées, débordant du cadre strict de la mobilité. Nous avons testé cela au moyen de narratifs, articulant des voies de passage techniques, des horizons de progrès social et environnemental, et des contreparties politiques. Cette approche est triplement fructueuse : elle permet d'entrer dans les perceptions des citoyens et de révéler les points d'insécurisation, d'identifier les conditions viables d'une politisation de la question, et de penser des politiques publiques idoines. Une telle démarche constitue une déclinaison concrète de l'ambition méthodologique de l'Iddri : identifier les conditions sociales (contexte, attachement à certaines promesses, contreparties nécessaires, etc.) des politiques de transition pour contribuer à construire leur légitimité – en prenant mieux en compte les perceptions, les aspirations et les préoccupations des Français.

Quelques enseignements

Les propos des participants donnent à voir des discussions nuancées, à distance des polémiques habituelles, et permettent de dresser un tableau riche des perceptions existantes – que l'*Étude* « Quelle voie de passage pour le déploiement du véhicule électrique ? » (Iddri, 2026) donne pleinement à voir. S'il est impossible de résumer ici la richesse de ces discussions collectives, exposons deux enseignements décisifs.

Tout d'abord, même si le discours et le débat public sont encombrés par des cadrages qui disqualifient la vertu environnementale des véhicules électriques, les citoyens ne sont pas dogmatiques. Pour eux, le véhicule est avant tout un enjeu pratique du quotidien, et non un objet de clivage politique ou idéologique. Les citoyens sont les experts de leur propre mobilité : habitués à des usages spécifiques qu'ils maîtrisent et qui sécurisent leur mode de vie, ils ont avant tout besoin de garanties concrètes que l'alternative de mobilité proposée fonctionne. C'est à cette condition seulement qu'ils peuvent appréhender le véhicule électrique comme l'avenir « naturel » du véhicule thermique ; ce continuum est donc à construire par un régime factuel de preuves.

Par ailleurs, dans une dynamique généralisée de hausse des prix des véhicules ces dernières années, le véhicule électrique, qui constitue encore un surcoût à l'achat par rapport au thermique, peut devenir le symbole d'une mobilité à deux vitesses. De plus, l'enjeu de la recharge – contrainte supplémentaire dans un quotidien parfois tendu pour les ménages – augmente cette appréhension. Au cours des entretiens, les participants se sont ainsi avérés prompts à évoquer les contraintes croissantes sur la mobilité, contexte insécurisant qui nourrit une posture défensive et opère comme un filtre grossissant sur les incertitudes liées au déploiement de ce nouvel objet qu'est le véhicule électrique. Bien d'autres éléments sont apparus dans ces échanges, qui permettent de comprendre dans quel climat de représentations atterrit la promotion du véhicule électrique : ils permettent de saisir à quel point la mise en politique de ce dernier a parfois manqué d'adéquation avec le contexte social et pratique des citoyens.

Trois conditions pour renouveler le pacte mobilité

Ces échanges collectifs, riches d'enseignements et de nuances, nous conduisent à identifier trois conditions pour renouveler notre pacte mobilité : dans un premier temps, offrir des garanties et des preuves – disponibilité des bornes de recharge, fiabilité de la batterie (ex : indice de réparabilité), coût à l'usage et prix de l'électricité, etc. – qui sécurisent l'acte de changement du véhicule. Deuxième condition : faciliter l'accès et l'expérimentation, car c'est l'expérience – fluide et facilitée – qui peut créer de l'adhésion par la pratique, selon le principe « Quand on peut, on veut » (Iddri, 2024). Il faudrait pour cela envisager de développer le marché de l'occasion grâce à l'électrification des flottes d'entreprise, ainsi que le leasing social (IMT, 2026). Enfin, il s'agit de réencadrer les véhicules dans un horizon et une promesse de mobilité plus larges, articulant des systèmes de mobilités plus adaptés aux besoins, comme le couplage des cars express et du covoiturage etc. Ce n'est qu'à cette condition que le véhicule électrique, réinséré dans un panel d'offres multiples, se banalisera, et qu'il apparaîtra comme la mobilité naturelle, voire attractive de demain.

1

<https://izi-by-edf.fr/blog/voiture-electrique-pourcentage-france/>

2

À date du 15 avril 2026, et depuis la fermeture du détroit d'Ormuz, le gazole a augmenté de 34 % et l'essence de 16 % (Roole, 2026). Évolution quotidienne du prix des carburants en France).