



Quelle voie de passage pour le déploiement du véhicule électrique ? Les termes d'un nouveau pacte avec les usagers

Enquête auprès des Français

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

MESSAGES CLÉS

CONSTAT

Le véhicule électrique fait face à des doutes réels quant à son utilité écologique, ses avantages économiques et sa praticité, mais ces doutes sont davantage de l'ordre de l'incertitude que de l'ordre d'une remise en cause par principe : la situation n'est pas explosive.

Il est avant tout perçu comme un objet d'usage quotidien, encore peu idéologisé, et la flexibilité reste forte dans les positionnements. De surcroît, l'importance des enjeux écologiques n'est pas remise en cause.

CLÉ D'EXPLICATION

Pour saisir la réception du véhicule électrique dans l'espace social et identifier une voie de passage, il faut prendre un pas de recul par rapport au véhicule lui-même et combiner deux facteurs explicatifs de la situation.

- Un pacte automobile fragilisé, devenu plus coûteux et contraignant, et la crainte d'une mobilité à deux vitesses. À cela s'ajoute le manque d'un futur collectif clair pour la mobilité automobile (quelle est sa place, quel projet politique pour quelle vision ?).
- L'absence d'un projet audible et crédible pour justifier le déploiement du véhicule électrique et un manque d'incarnation, dans un contexte de manque de confiance envers les décideurs.

CONSÉQUENCES

Ce contexte insécurisant nourrit une posture défensive face au véhicule électrique, perçu comme une menace additionnelle sur l'accès à la mobilité. Et le contraste entre une transition perçue comme pressante et synonyme d'injonctions et l'absence de projet clair radicalise le doute.

Cela crée un filtre grossissant sur les incertitudes existantes et perçues (durée de vie, recharge, coût d'usage, etc.), qui fragilise la désirabilité du véhicule électrique (le choix d'investir et modifier ses usages, en échange de bénéfices individuels et collectifs incertains, apparaît comme risqué).

RECOMMANDATIONS

Alors que faire pour concilier ambition environnementale et faisabilité sociale autour du véhicule électrique ? La voie de passage passe par une réponse forte aux incertitudes perçues.

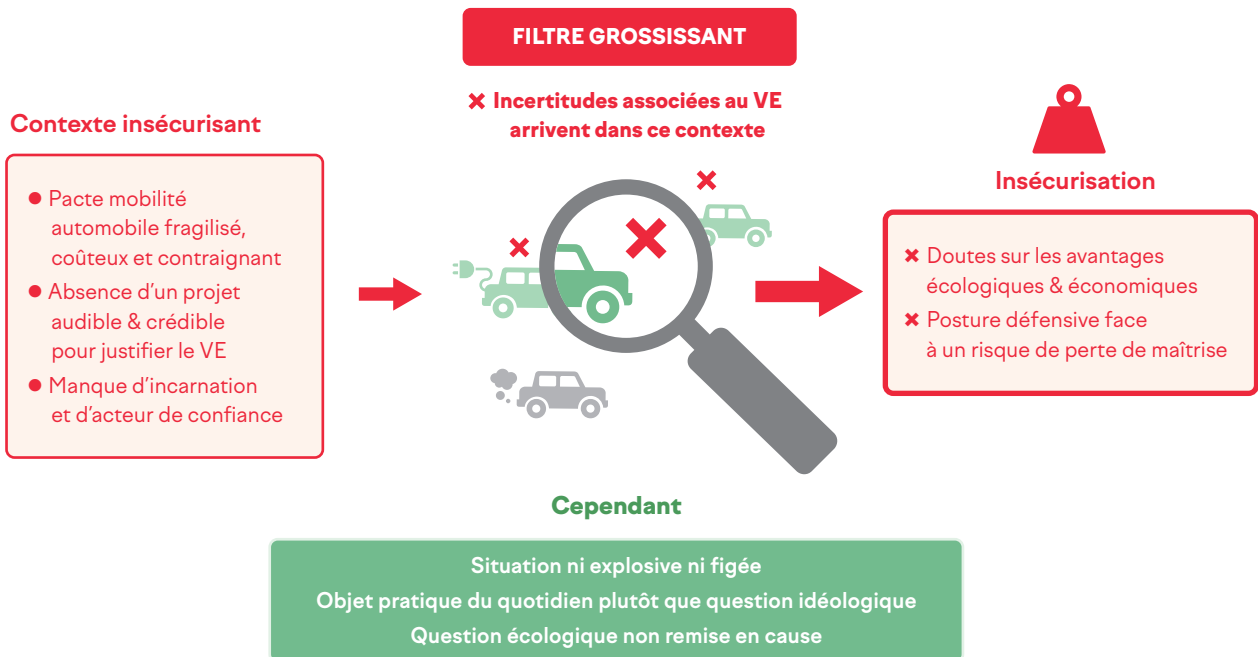
- **Un cap et des garanties.** Les usagers demandent des garanties concrètes et des preuves par l'expérience plus que des discours vantant ses mérites. Cela doit passer par une posture humble pour les décideurs.
- **« Quand on peut, on veut ».** Un changement d'approche est nécessaire : il faut chercher avant tout à sécuriser l'accès et renforcer les opportunités d'expérimenter le véhicule électrique.
- **Un pacte mobilité renouvelé.** Ce pacte n'oppose pas voiture et transport en commun et redonne une direction collective et de l'agilité à chacun pour faire son choix.

Des actions peuvent être engagées dès aujourd'hui pour incarner cette nouvelle approche.

- Faciliter l'accès au véhicule électrique via les occasions.
- Éviter une transition à deux vitesses
- Renouveler la promesse et apporter des garanties concernant le coût à l'usage et le prix de l'électricité.
- Au-delà du véhicule électrique, proposer un système de mobilité plus agile pour répondre aux besoins.

SYNTHÈSE. Quelle voie de passage pour le déploiement du véhicule électrique ? Comprendre pour agir

COMPRENDRE CE QUI SE JOUE AUTOUR DU VE

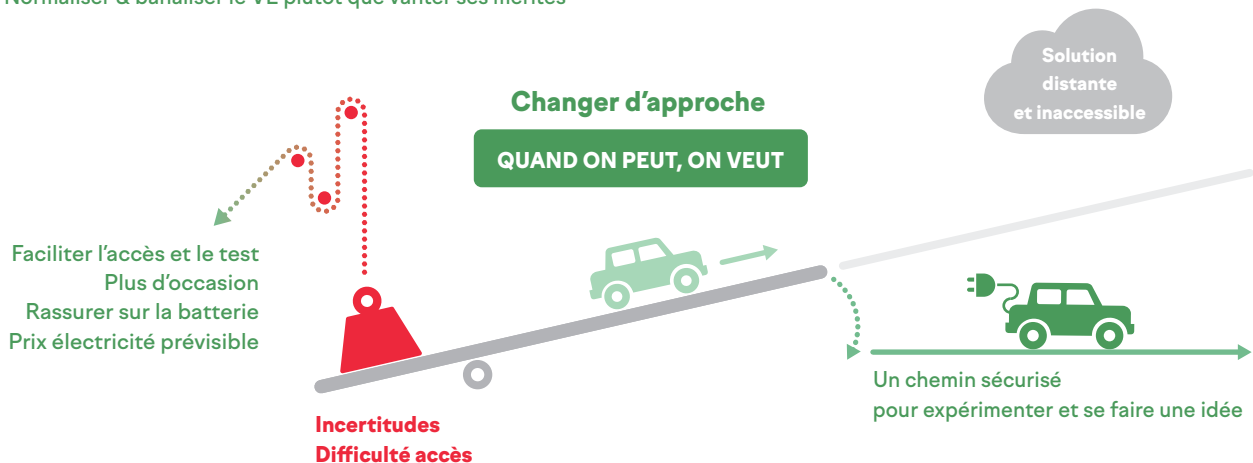


AGIR: RÉDUIRE LES INCERTITUDES POUR DÉNOUER LA SITUATION



Changer de discours

Une posture humble face aux difficultés mais volontariste
Normaliser & banaliser le VE plutôt que vanter ses mérites



UN PACTE MOBILITÉ RENOUVELÉ

- Une promesse d'agilité, au-delà de l'opposition voiture / transport en commun
- Un contrat autour du passage à l'électrique via un chemin sécurisé
- Donner à chacun la capacité de faire ses choix de mobilité

Quelle voie de passage pour le déploiement du véhicule électrique ? Les termes d'un nouveau pacte avec les usagers

Enquête auprès des Français

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

Diane Blanchard et Marie Gariazzo, de l'Observatoire Société Consommation (ObSoCo), ont collaboré à la conception et l'analyse de ces focus groups, et en ont également assuré l'animation.

1. UNE EXPLORATION VIA DES FOCUS GROUPS	4
1.1. Contexte & Objectifs.....	4
1.2. Méthodologie de l'enquête.....	5
2. PERCEPTION DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE : UN ENSEMBLE DE CONTRAINTES CONCRÈTES QUI NE DÉBOUCHENT PAS SUR UNE OPPOSITION IDÉOLOGIQUE	7
2.1. Entre réticences, incertitudes et incompréhensions.....	7
2.2. Critère écologique, changement enclenché et objet du quotidien.....	7
3. LE SUJET DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE S'INSCRIT DANS LA PERCEPTION D'UN PACTE MOBILITÉ EN VOIE DE FRAGILISATION	9
3.1. Des fractures liées à l'automobile et la crainte d'une mobilité à deux vitesses...	10
3.2. Un manque de vision pour le futur de la mobilité automobile.....	11
4. UN PROJET COLLECTIF AUDIBLE ET CRÉDIBLE À CONSTRUIRE AUTOUR DU VE	12
4.1. Pourquoi le VE ? Absence d'un projet mobilisateur.....	12
4.2. Un manque de portage qui ajoute à la confusion.....	12
4.3. Une absence d'incarnation et d'acteurs de confiance préjudiciable.....	13
5. RECOMMANDATIONS : UN PACTE MOBILITÉ RENOUVELÉ	16
5.1. « Quand on peut, on veut » : changer d'approche et sécuriser un chemin pour expérimenter le véhicule électrique.....	16
5.2. Vers un nouveau pacte : liberté dans un cadre sécurisé.....	17
5.3. Comment le concrétiser ? Illustrations.....	18
5.4. Au-delà du véhicule électrique : un système de mobilité plus agile pour répondre aux besoins.....	21
6. ANNEXES	22

1. UNE EXPLORATION VIA DES FOCUS GROUPS

1.1. Contexte & Objectifs

Réussir la transition écologique de la mobilité ne se résume pas aux enjeux techniques ou économiques. Il s'agit aussi de surmonter d'importants défis sociaux et politiques. L'ampleur des changements nécessaires à cette transition rend indissociables ces différentes dimensions. La conflictualité sur le sujet ces dernières années en est le meilleur exemple. Et si la mobilité est un sujet sensible et prompt aux contestations, c'est du fait de sa place centrale dans les modes de vie et des questions d'équité qu'elle soulève¹. Aujourd'hui, ce constat est particulièrement vrai pour l'une des dimensions clés de cette transition : l'électrification des véhicules particuliers. Si leur déploiement à grande échelle est central dans l'atteinte des objectifs de décarbonation du transport de personnes – accompagné d'autres leviers tels que la sobriété des véhicules, le report modal, l'augmentation du taux d'occupation –, il suscite des controverses dans l'opinion publique. De plus, l'électrification des véhicules est devenue objet d'instrumentalisation dans le débat politique.

Ces tensions ont particulièrement été mises en scène depuis 2025, au moment où les constructeurs ont dû atteindre un nouveau palier de la réglementation sur les normes d'émission de CO₂ des véhicules neufs. Cet enjeu réglementaire s'est finalement transformé en renégociation anticipée et plus profonde des textes², conduisant à

la publication du paquet automobile en décembre dernier puis celle de l'*Industrial Accelerator Act* début mars 2026. Cette dynamique politique n'est pas propre au secteur automobile puisqu'en toile de fond s'installe un contexte de « simplification » des législations environnementales, que ce soit au niveau européen avec 10 propositions de la loi dite « omnibus » en 2025 ou au niveau national avec la loi sur la simplification de la vie économique remettant en cause la mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE). Dans ce climat adverse – qualifié de *backlash* politique contre les politiques écologiques –, le rejet du véhicule électrique par les citoyens a été un argument particulièrement mobilisé, notamment pour expliquer la baisse des volumes vendus depuis 2020³ et, par extension, la crise industrielle du secteur en Europe alors que la Chine devenait le principal acteur du marché.

Cet état des débats contraste avec différents indicateurs qui révèlent quant à eux une adoption soutenue du véhicule électrique : les politiques mises en œuvre depuis déjà plusieurs années semblent porter leur fruit pour sa démocratisation. En 2025, les véhicules électriques représentent 20 % des immatriculations de véhicules neufs et 28 % pour les deux premiers mois de 2026⁴. En 2025, il existe cinq fois plus de stations de recharge ouvertes au public que de stations-service, assurant aussi un meilleur maillage territorial que ces dernières⁵. L'écart de coût total de possession avec les véhicules thermiques se réduit, voire devient

¹ 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 N25/02°*, IMT.

² Hermine, J.-P. (2025). Paquet automobile européen : derrière le compromis politique, le risque d'une transition à deux vitesses. Billet de blog, Iddri.

³ Dans une étude, l'Institut Mobilités en Transition démontre que ce phénomène s'explique principalement par une hausse généralisée des prix des véhicules particuliers neufs. Comme nous le montrerons par la suite via les *focus groups*, cette explication est bien identifiée dans la population. Hermine, J.-P. et Dupont-Roc, C. (2025). Le vrai du faux sur les causes de l'augmentation des prix des véhicules entre 2020 et 2024. *Étude N°01/25*, IMT.

⁴ Plateforme française de l'automobile (PFA). (2026). Marché automobile français.

⁵ AVERE, Gouvernement, GIREVE. (2026). Baromètre national des infrastructures de recharge ouvertes au public.

avantageux pour les voitures électriques notamment pour les véhicules d'occasion⁶. Les subventions publiques (bonus écologique, prime à la conversion, leasing social) permettent en outre une accélération de la décarbonation du parc automobile tout en profitant à des ménages moins aisés et/ou ayant un usage intensif de leur véhicule thermique⁷.

Mais que se joue-t-il alors vraiment autour des véhicules électriques ? Et comment construire une voie de passage qui prenne mieux en compte les préoccupations des Français ? La compréhension de l'état des perceptions et des opinions sur le sujet est indispensable pour éclairer l'orientation de l'action publique, pour distinguer les facteurs de tension réels des clivages de surface et pour construire un projet acceptable et fédérateur autour de la transition vers le véhicule électrique. C'est dans ce contexte et afin de répondre à ces objectifs que nous avons mené une enquête auprès des Français. Le périmètre est donc celui des véhicules particuliers détenus et utilisés par les particuliers.

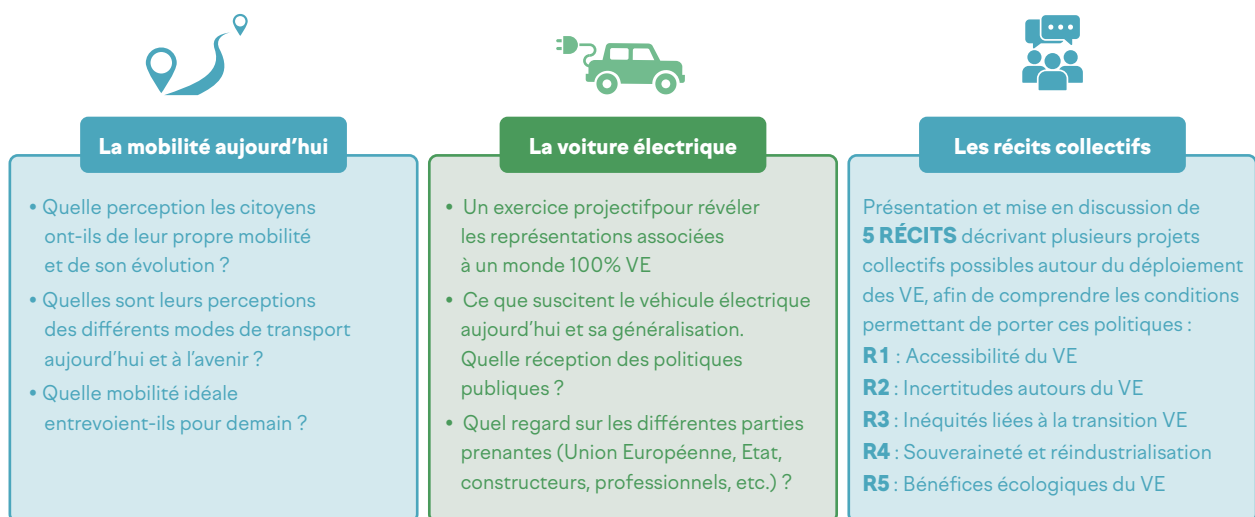
Pour la réaliser, nous avons mis en commun, d'une part, l'expertise de l'Institut Mobilités en Transition sur les politiques publiques de soutien à la transition de la mobilité et aux politiques industrielles et, d'autre part, les approches par les modes de vie et le contrat social développées par l'IDDRI visant à comprendre le terrain social dans lesquels ces politiques devraient s'insérer. Dans une étude publiée en 2025,

nous avons proposé le concept de « pacte mobilité »⁸ pour symboliser les compromis historiques forgés autour d'une mobilité facilitée, ainsi qu'une grille d'analyse permettant d'évaluer les risques de controverses, de contestations et de recul afin de mieux construire et conduire les futures politiques de transition des mobilités. Dans la présente *Étude*, réalisée en collaboration avec l'Observatoire Société Consommation (Obsoco), nous mobilisons ce cadre et réalisons une enquête qualitative sur l'opinion de plusieurs groupes sociaux afin de mieux comprendre les représentations, perceptions, interrogations et récits collectifs qui entourent le véhicule électrique pour les particuliers. Cela a permis, *in fine*, d'identifier les conditions collectives de son déploiement, en partant du point de vue des citoyens usagers de la voiture.

1.2. Méthodologie de l'enquête

Cette *Étude* repose sur l'organisation de quatre *focus groups* d'une durée de 3 h chacun, qui se sont tenus du 14 au 20 janvier 2026 dans quatre villes : Saint-Étienne, Dijon, Bordeaux et Paris. Les groupes ont été construits sur la base des critères suivants (voir Figure 1) : 1) un usage quotidien ou presque de la voiture (mais personne n'est utilisateur ou propriétaire d'un VE) ; 2) une diversité de situations sociales en termes de mobilité, de conditions de vie et de rapport au politique ; 3) une diversité de lieux de résidence au sein

FIGURE 1. Trame des focus groups : 3h d'échanges approfondis autour de 3 temps



⁶ Roole. (2025). Budget automobile des Français, édition 2025.

⁷ Service des données et études statistiques (SDES) (2026). En 2024, 67 % des aides de l'État à l'acquisition d'une voiture électrique ont bénéficié à des ménages modestes. Direction générale des entreprises (DGE) (2025). Automobile : orienter la demande vers des véhicules propres. Théma N°37.

⁸ 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.

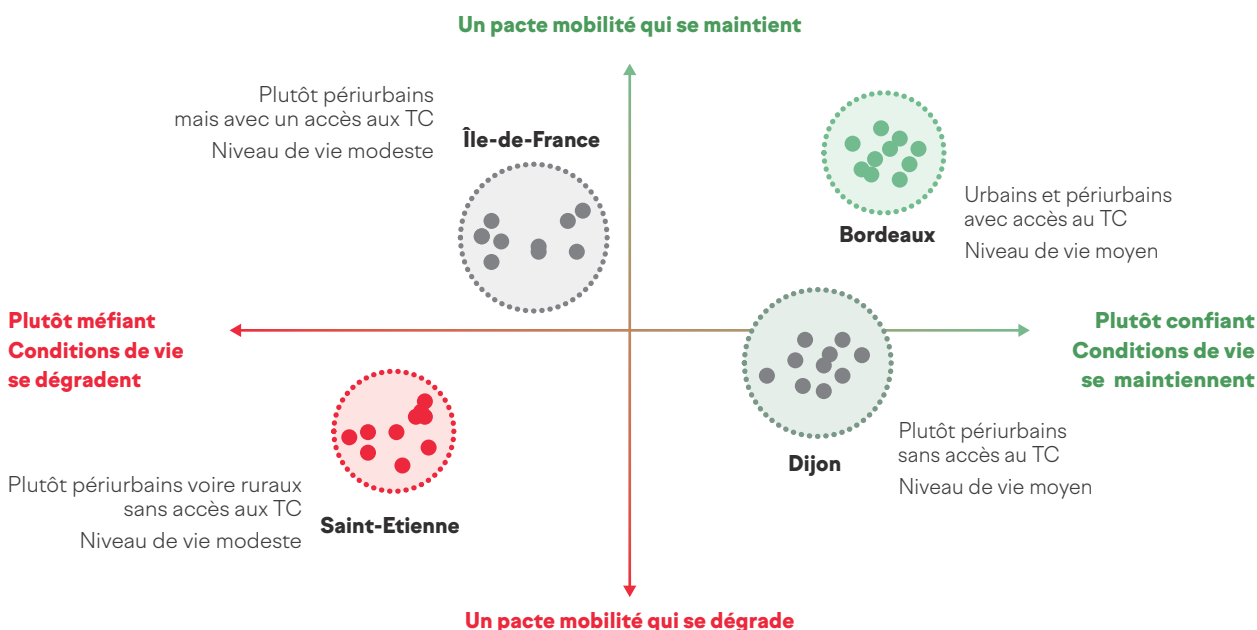
des aires urbaines (zones urbaines, périurbaines et rurales), à l'exclusion du centre-ville ; 4) une certaine homogénéité socio-économique et idéologique au sein de chaque groupe afin de faciliter la discussion et aucune personne engagée politiquement ; 5) une mixité de genre.

Pourquoi une approche par les focus groups ?

Cette méthode permet d'analyser en profondeur les cadres de représentation autour d'une question. Les prises de parole individuelles, la discussion collective et le cheminement parcouru pendant ces trois heures dressent un tableau riche du contexte social et politique dans lequel est saisie la question du véhicule électrique. L'intérêt du *focus group* est sa méthode basée sur le dialogue (faire échanger des participants) : d'une part, une telle méthode permet à ses membres de reprendre la main sur le cadrage tel que proposé par les

organisateurs et de lui donner une coloration significative (ce qui constitue déjà un matériau pour l'analyse) ; d'autre part, elle leur offre l'opportunité de s'inspirer mutuellement (un participant libère la parole collective en abordant une expérience vécue, qui suscite un témoignage chez une autre participante ; un positionnement résonne avec un autre, ou au contraire suscite une controverse révélatrice au sein du groupe, etc.), voire de se renforcer réciproquement dans une prise de parole politique (lorsque le groupe n'est pas trop hétérogène). Révélateur à la fois des clivages et des points de ralliement d'une société, le *focus group* fonctionne idéalement comme un microcosme social, où l'enquêteur peut « éprouver » des propositions et recueillir des représentations sociales ainsi que des réactions (voir l'Annexe pour les 5 récits testés).

FIGURE 2. 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).

2. PERCEPTION DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE : UN ENSEMBLE DE CONTRAINTES CONCRÈTES QUI NE DÉBOUCHENT PAS SUR UNE OPPOSITION IDÉOLOGIQUE

2.1. Entre réticences, incertitudes et incompréhensions.

Plusieurs enquêtes ont récemment décrit un état préoccupant de l'opinion sur cette question : un récit anti véhicules électriques serait largement diffusé, écouté et soutenu (Parlons Climat, 2025). Il se dégagerait une perception négative de leur déploiement pour une part significative de la population (ObsoCop EDF, 2025), passant par une remise en cause de leurs avantages en termes d'empreinte environnementale (notamment concernant la production et le recyclage de la batterie) et de coût d'usage (Ademe, 2023, p. 9, synthèse ; Parlons Climat, 2025), et une perception négative face à la rapidité perçue d'un objectif 100 % des ventes en 2035 (Ademe, 2023 ; Roole, 2025). Les *focus groups* confirment la prégnance de ces perceptions et permettent de préciser et d'enrichir le tableau : le véhicule électrique et son déploiement à grande échelle suscitent des réticences, des incertitudes et des incompréhensions.

La perception du véhicule électrique se construit sur la base des incertitudes existantes. « *On a plein de doutes* », conclut un participant après que le groupe en a détaillé une liste précise : prix de l'électricité et quantité disponible, taxes à venir sur l'électricité, valeur de revente du véhicule et durée de vie, bénéfice écologique par rapport à un véhicule thermique, existence d'une capacité à recycler la batterie. Ces doutes sont partagés par des consommateurs pour lesquels se projeter dans l'acquisition d'un nouveau véhicule constitue un investissement non négligeable⁹. Soulignons que ces incertitudes sont similaires et cohérentes entre les différents groupes même si leur forme et leur degré peuvent dépendre de la position sociale des individus (Encadré 3). Même si l'opinion sur le véhicule électrique peut être clivée selon des préférences partisans notamment, comme le montrent des enquêtes quantitatives représentatives de la population (Ademe, 2023), le fait est que les incertitudes concrètes sur son utilisation sont partagées et identiques entre tous les participants provenant d'horizons sociaux, partisans, économiques ou géographiques différents. Au regard de la dynamique des discussions, c'est-à-dire dans la construction d'une opinion collective, le clivage autour du véhicule électrique ne semble pas se former à partir de

ces variables, ni même à partir de variables idéologiques.

Cette manière de se projeter de manière négative, c'est-à-dire de mettre au premier plan les incertitudes, découle d'un constat simple, que nous détaillerons dans les parties suivantes : le défaut d'un projet collectif organisé et positif associé au véhicule électrique et qui soutiendrait sa démocratisation. En effet, les participants ont du mal à énoncer clairement les motifs de cette transition : « *J'aimerais qu'on me prouve que c'est plus écologique, sur le recyclage des batteries etc., et si y'a une urgence climatique je remets pas en question, mais j'ai l'impression qu'on nous vend le véhicule à marche forcée et que c'est pas forcément une solution* ». Si les bénéfices individuels sont incertains ou peu clairs, pesant ainsi peu face aux contraintes et inconvénients qu'ils redoutent, les participants n'entrevoient pas de raisons collectives positives qui légitimeraient un tel changement. Or, les principales contraintes qu'ils expriment sur leur mobilité actuelle concernent justement des enjeux collectifs (congestion, sécurité routière par exemple). Autrement dit, au-delà d'être des consommateurs dubitatifs, les participants suggèrent un problème de fond : la transition vers le véhicule électrique ne vient pas régler les problèmes qu'ils expérimentent au quotidien et amènent, en plus, un lot d'incertitudes supplémentaires.

En résumé, les véhicules électriques souffrent d'une image peu flatteuse sans toutefois que les inconvénients évoqués semblent réhibitifs. Mais sans projet collectif et alors que la transition se présente sous un aspect pressant et radical – cf. objectif 2035 susmentionné –, les incertitudes de consommateurs rationnels ne trouvent pas, en réponse, de raison objective positive qui légitimerait le déploiement généralisé et urgent du véhicule électrique les impliquant directement personnellement. Mais les *focus groups* permettent d'aller plus loin que ce premier diagnostic : trois enseignements nuancent ce tableau et fournissent un premier socle pour l'action.

2.2. Critère écologique, changement enclenché et objet du quotidien

L'écologie comme condition mais pas comme moteur

Dans tous les groupes interrogés, l'écologie n'est pas remise en cause comme objectif politique. Au contraire, les participants associent immédiatement impact environnemental et mobilité, comme à Saint-Étienne par exemple. Plus encore, les politiques de transition des mobilités sont perçues positivement (« *c'est bien de faire des transports plus écolo* »). L'écologisation des modes de vie est appréhendée comme lancée. Et l'objectif d'un futur plus écologique apparaît spontanément : le critère de la soutenabilité revient ainsi systématiquement dans la bouche des participants lorsqu'ils évaluent un projet engageant l'avenir.

Toutefois, l'impact environnemental du véhicule électrique n'est pas considéré comme positif. Même à l'usage, la question fait débat entre les participants. De nombreux

⁹ Ce constat est moins vrai pour les groupes plus aisés même si la dynamique récente de hausse de prix sur le marché automobile neuf conduit, même pour ces groupes, à voir la voiture comme un produit peu accessible.

doutes structurent les discussions, la batterie cristallisant la discussion puisqu'elle symbolise, pour eux, l'envers d'une société plus écologique : extraction de ressources finies, raffinage et production dans des pays aux normes environnementales et sociales inexistantes, absence de technologies de recyclage et exportation des pollutions¹⁰. À bien des égards, le véhicule électrique est perçu comme anti écologique¹¹. Pour un groupe plus défavorisé comme à Saint-Étienne, la rapidité du changement prévu constitue aussi un gâchis qui questionne le bien-fondé et l'honnêteté de l'objectif 2035 : « *Et au niveau écologique, on a bazaré des véhicules qui étaient encore en très bon état, donc c'est un gaspillage monumental* ». Sur ce point, il semblerait que les participants aient été éprouvés par des prescriptions consuméristes – socle de l'économie issue des Trente Glorieuses, reposant sur la production et la consommation de masse – qui les conduisent désormais à soupçonner, derrière la promotion d'une technologie ou d'un changement de mode de vie, une incitation à l'achat plutôt qu'un motif vertueux. Même mis en perspective avec la consommation actuelle de carburants d'origine fossile, les participants ne l'envisagent pas comme un moindre mal, le pétrole apparaissant comme le mal nécessaire intériorisé tant la discussion sur le sujet est écourtée. Dans les expressions employées par les participants, l'écologie prend une acception qui dépasse le strict problème du changement climatique et de la décarbonation. L'écologie serait plutôt entendue, plus généralement, comme un rapport à l'environnement, intégrant notamment les questions des pollutions (air ou externalités des mines pour névoquer que deux exemples qui reviennent à plusieurs reprises). Or, la question du véhicule électrique est associée à la décarbonation et il apparaît être une fausse solution tant il ne semble répondre qu'à une partie du problème (émissions à l'usage) tout en ayant des impacts négatifs sur l'environnement plus généralement (émissions à la fabrication).

Mais ces doutes exprimés sur le bilan écologique de la voiture électrique et sa batterie ainsi que les échanges de l'ensemble des *focus groups* indiquent justement que l'écologie est une préoccupation majoritaire : « *L'urgence climatique je la comprends, mais les voitures électriques elles ont des batteries qui viennent de Chine et pour faire les batteries on prend les terres rares et mines de l'intérieur de la terre, c'est une somme de choses à revoir... on est en train de pourrir notre terre j'ai vu un reportage c'est une horreur en Afrique ce qu'il font pour faire ces batteries* ». Les citoyens attendent précisément que les caractéristiques du véhicule électrique soient en adéquation avec des ambitions écologiques : « *On présente l'électrique*

comme l'avenir mais pas pour raison écologique c'est un peu ennuyeux ». Ceci renforce l'idée que l'écologie est une condition pour toute politique ambitieuse de déploiement du véhicule électrique : « *si on veut promouvoir l'électrique c'est quand même dans un but écologique et si on en parle pas on comprend pas* ».

Toutefois, il est très clair que la question écologique n'est quasiment jamais perçue comme un moteur individuel ou une raison d'agir, mais plutôt comme une condition sur laquelle il s'agit désormais¹² a minima de donner des gages.

Le déploiement des VE est perçu comme enclenché.

Les échanges montrent qu'il y a bien l'idée partagée que la décision a été prise et que le changement est engagé. En d'autres termes, s'il existe des réserves, il n'y a pas véritablement de remise en cause de l'adoption progressive des véhicules électriques, mais plutôt des interrogations sur les modalités et la temporalité de cette évolution et les stratégies personnelles à employer pour s'y adapter. Les décisions concernant l'objectif 2035 ont été entendues, mais elles sont interprétées comme le fruit des incertitudes politiques quant au rythme et au calendrier de ces échéances, ou comme des jeux d'acteurs opaques, plutôt qu'une remise en cause profonde de la trajectoire en tant que telle. Même s'ils n'arrivent pas tout à fait à identifier le positionnement des constructeurs automobiles ainsi que leurs intérêts, les citoyens interrogés ne sont pas dupes des tractations existantes au niveau européen, voire des conséquences des décisions prises : « *les hybrides, c'est le prochain diesel gate car sont plus lourdes et polluent plus* ».

Les participants sont d'ailleurs explicites sur leur capacité à changer d'avis, que ce soit de manière passive – lorsqu'on parle d'un monde entièrement composé de véhicules électriques, un participant dit « *Pourquoi pas, on s'adaptera si tout est électrique on sera obligé d'être électrique on fera pas de la résistance* » – ou plus constructive – « *Je suis pas complètement opposé à l'électrique mais faut que ça reste pratique, on est en immeuble, on peut pas recharger* ». Quand on se demande comment un monde entièrement composé de véhicules électriques pourrait advenir, un participant répond : « *La baisse des coûts qui rend accessible l'électrique à tout le monde* ». Une des variables centrales de l'adoption du véhicule reste donc son coût, autant à l'achat qu'à l'usage, ainsi que la praticité.

¹⁰ « C'est une hérésie pour l'histoire de moins polluer », « Pourtant je suis pas écolo dans l'âme (mais) ça m'a attristé de voir les enfants dans les mines etc. », « Pour éviter de polluer chez nous on pollue ailleurs ».

¹¹ Cela rejoint ainsi les sondages d'opinion sur le sujet : par exemple, seuls 56 %, des répondants sont d'accords sur le fait que les voitures électriques sont une solution efficace pour réduire les émissions de CO₂, selon l'observatoire Roole (2025).

¹² Remarquons que ne s'est pas exprimée une mise en perspective avec l'impact environnemental de la voiture qu'ils utilisent actuellement, pour lequel la protection de l'environnement n'est pas présentée comme un critère de choix.

Un objet de consommation et d'usage plutôt qu'une question idéologique¹³

Le véhicule électrique est davantage perçu comme un objet de consommation ou un objet pratique et d'usage que l'objet de clivages idéologiques. Alors que les groupes sont constitués par des individus provenant de situations sociales diverses, ils partagent des opinions et des incertitudes identiques. Plus encore, les échanges ne conduisent pas à des controverses explosives où le véhicule électrique alimenterait des lignes de partage idéologiques ou politiques. Les discussions se structurent plutôt autour de questionnements légitimes autour de la batterie, de l'extraction de ses composants en passant par la production jusqu'au recyclage, ainsi qu'un attachement, historiquement construit et donc évident, au véhicule thermique. Au fond, le véhicule électrique est comme l'automobile plus généralement, un objet familier avec lequel les citoyens composent leur vie. Compte tenu de sa place dans le quotidien (temps, argent), la voiture est considérée avant tout comme un objet dont il s'agit de maîtriser l'usage et les dépenses associées.

De toute évidence, il demeure encore une flexibilité au niveau des positionnements, ce qui peut certainement s'expliquer par la relative nouveauté de ce sujet et sa très récente instrumentalisation idéologique, ou encore par le sentiment que l'objet véhicule électrique reste une innovation technologique qui n'a pas révélé tout son potentiel (ni en termes de maturité technique qui peut encore progresser, ni à titre d'intérêt personnel). « *Mais moi, vous me mettez une voiture électrique à 10 000 euros. Que je peux acheter et revendre, qui tourne et avec une borne, ok oui je ne me pose pas de question. Je veux juste aller au taf et récupérer mes gosses* » (Dijon).

Le cas d'un autre participant permet d'illustrer cette situation. Cette personne, résidant en Île-de-France, se déclare très clairement contre l'adoption d'un véhicule électrique, arguant que le coût et la fiabilité d'un tel véhicule sont trop incertains. Toutefois, plus loin dans l'échange, elle raconte avoir fait des démarches afin d'obtenir un véhicule en leasing social pour son fils – révélant un décalage saisissant entre la conviction affichée et ses pratiques effectives. Un tel exemple illustre la dimension matérialiste des comportements : « **quand on peut, on veut** »¹⁴. L'accessibilité apportée par le leasing a été vue comme une opportunité de tester et de se faire une idée pratique sur cet objet. De manière plus générale, le cheminement des *focus groups* a permis de révéler une inclination partagée à vouloir tester le

véhicule électrique¹⁵, même chez des participants particulièrement négatifs à son sujet. C'est l'existence d'une opportunité accessible qui est perçue comme clé : « *Quelle est la part de personnes qui roulent aujourd'hui à l'électrique, qui sont vraiment passés à l'électrique par conviction ? [...] c'est juste qu'il y a une occasion qui s'est faite...* » (Saint-Étienne). Et la satisfaction de proches et de connaissances ayant testé l'objet est mentionnée au cours de la discussion, pas nécessairement comme une évidence, mais comme une donnée intéressante, qui interroge.

Enfin, dans les discussions générales de ces *focus groups*, nous avons pu observer que les difficultés et irritations quotidiennes sont réelles et partagées, mais elles sont perçues comme les éléments d'un cadre de contraintes territoriales et de mobilité plus général, avec lequel on accepte globalement de composer et auquel on s'est habitué. **C'est le registre de l'expertise d'usage des modes de transport et de la voiture, indispensable pour gérer son mode de vie, qui domine.**

Les échanges avec les quatre groupes permettent d'approfondir ces résultats et d'interpréter, plus fondamentalement, les raisons et causes de ces perceptions, objets des sections suivantes.

3. LE SUJET DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE S'INSCRIT DANS LA PERCEPTION D'UN PACTE MOBILITÉ EN VOIE DE FRAGILISATION

Pour ouvrir les perspectives, il est nécessaire d'élargir le cadre d'analyse et de ne pas considérer le sujet du véhicule électrique *ex nihilo*. **Son déploiement ne s'inscrit pas dans un vide social, mais doit être resitué dans le contexte de la mobilité automobile, des modes de vie associés, et du pacte implicite noué autour de lui.** Le pacte historiquement passé autour de l'automobile peut être résumé de la façon suivante : consentir à réaliser des distances importantes et à y dédier un temps significatif¹⁶ pour rejoindre quotidiennement les lieux de travail, les commerces, parfois certains services publics, en échange d'un accès facilité à la mobilité et à la propriété individuelle, garantes d'une autonomie multidimensionnelle, tout en bénéficiant de l'activité économique des pôles¹⁷. Pour la plupart des ménages, ce

¹³ Cela ressort aussi de sondages d'opinion sur le sujet : ici, le sentiment principal vis-à-vis du véhicule électrique est l'indifférence (35 %), devant l'appréhension (26 %) - Observatoire Roole 2025 https://3smyurqpq4wdfgt.public.blob.vercel-storage.com/Observatoire_2025_Les_automobilistes_francais_face_au_passage_a_l_electrique_freins_et_levers_0223d7efa7.pdf

¹⁴ Saujot, M. et al. (2024). « Quand on peut, on veut » - Conditions sociales de réalisation de la transition : une approche par les modes de vie. Iddri, *Décryptage* N°08/24.

¹⁵ Pour 19 % des répondants, le sentiment principal est ainsi la curiosité, Observatoire Roole (2025).

¹⁶ Entre 1982 et 2019, le temps moyen de déplacement est passé de 55 min à 62 min (+12 %) par jour alors que les distances sont passées de 17,4 km à 26,5 km par jour (+52 %) selon le SDES (2019) et l'INSEE (1982).

¹⁷ Saujot, M., Bet, M., Louédin, S., Hermine, J.-P. (2025). Temps perdu, budget grevé : le pacte social de la mobilité fragilisé avant la transition. Billet de blog, IMT.

pacte a fonctionné – contribuant, au fil des décennies, à stabiliser sa légitimité. L'organisation et le renforcement du système automobile au fil des décennies ont été des preuves de ce pacte. Pour saisir la perception du véhicule électrique, il s'agit donc de comprendre comment les participants se représentent, plus généralement, les enjeux collectifs liés à la mobilité.

3.1. Des fractures liées à l'automobile et la crainte d'une mobilité à deux vitesses

Les participants aux *focus groups* perçoivent positivement les investissements réalisés ces dernières années dans le développement des transports en commun ou encore le développement du vélo, sans se sentir toujours directement concernés, n'habitant pas dans les centres-villes. En tout cas, pour ces automobilistes, ces progrès semblent insuffisants pour compenser ce qui ressort unanimement des quatre groupes, soit une mobilité automobile source de contraintes croissantes. Elle est perçue comme dangereuse, source d'incertitudes et de plus en plus coûteuse. Elle génère du stress et nécessite de la planification. La congestion et le stationnement sont des points de préoccupation importants pour les participants, qui indiquent que les gains de temps associés historiquement à l'usage de la voiture, condition notamment de l'étalement résidentiel, semblent de moins en moins en constituer un bénéfice tangible

(Encadré 1). Ressort de façon saillante le prix de plus en plus élevé de la liberté et du confort via la voiture. Ces contraintes rejouent sur le pacte travail, lequel conduit en retour à souhaiter certaines garanties au niveau de sa mobilité quotidienne : l'éthique professionnelle exige une mobilité fiable, maîtrisable (y compris d'un point de vue budgétaire), qui rende autonome et ponctuel. C'est donc encore une fois sur le registre pratique que s'exprime le rapport au véhicule : les participants ne se sentent pas culpabilisés ou tout simplement refusent de l'être. Leur enjeu est d'optimiser l'usage de la voiture ; or, sur ce plan, chacun est expert.

L'effort financier est un sujet largement évoqué et partagé. Néanmoins, le degré de contrainte est différent selon le niveau de vie des groupes. Les coûts d'usage (carburant, entretien, stationnement) sont une source de préoccupation plutôt équitablement répartie. Le coût d'acquisition, en revanche, est plutôt réservé aux individus défavorisés (Île-de-France, Saint-Étienne en particulier). Pour les personnes interrogées à Saint-Étienne particulièrement, la voiture représente leur décrochage socio-économique. Tous les participants sont très conscients de l'augmentation rapide des prix sur le marché automobile ces dernières années ; et un participant de le documenter en détail : « Pour l'achat d'un véhicule entre il y a quelques années et maintenant, j'ai comparé le prix de ma facture de mon véhicule neuf en 2014 et le même modèle qu'il y a aujourd'hui

ENCADRÉ 1. UN SENTIMENT CORROBORÉ PAR LES TENDANCES RÉCENTES

Les tendances récentes, observables à partir de données d'enquêtes, semblent confirmer cette sensation qui ressort des *focus groups*. Alors que le pacte mobilité reposait sur un système automobile suffisamment efficace en termes économiques et en temps de déplacement, les dynamiques récentes donnent à voir la fragilisation de cette promesse, condition de légitimité politique du pacte social mobilité. Un effet de saturation des infrastructures est certainement à l'œuvre sur des parties du territoire incluant non seulement les centres-villes mais aussi les corridors d'entrées des centres d'agglomération, c'est-à-dire les espaces reliant les zones périurbaines. À l'échelle nationale, entre 2008 et 2019, notre analyse montre que le temps de transport en voiture a augmenté de 10 % sur les liaisons entre pôles et communes périurbaines alors que les distances parcourues n'ont augmenté que de 2 %¹. Par ailleurs, un décalage dans

le budget des ménages apparaît, celui dédié au transport des plus aisés résidant en zone urbaine baisse en pourcentage de leurs revenus alors qu'il augmente pour les plus modestes vivant en zones périurbaines. Par ailleurs, 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 %. Enfin, le fait d'être progressivement exclu du marché automobile neuf évoqué par les participants des *focus groups* est aussi confirmé par la tendance à l'augmentation généralisée des prix des véhicules sur toutes les motorisations de 24 % entre 2020 et 2024. Conséquence : les classes populaires et moyennes qui représentaient 43 % des achats ne constituaient plus que 31 % des acheteurs en 2024².

1 Saujot, M., Bet, M., Louédin, S., Hermine, J.-P. (2025). Temps perdu, budget grevé : le pacte social de la mobilité fragilisé avant la transition. Billet de blog, IMT.

2 Hermine, J.-P. et Dupont-Roc, C. (2025). Le vrai du faux sur les causes de l'augmentation des prix des véhicules entre 2020 et 2024. Étude N°01/25, IMT.

à l'époque elle valait moins de 10 000 € et aujourd'hui elle vaut presque 30 000 € le même modèle ». Par rapport aux autres groupes, l'idée même d'acheter une voiture neuve ou d'occasion paraît impossible : « *Le marché de l'occasion a explosé y a quelques années. Une voiture vous l'achetez neuve aujourd'hui elle garde sa valeur, le prix reste important sur l'occasion. Les coûts d'entretien c'est devenu n'importe quoi. Il y a ceux qui pourront et ceux qui pourront plus. Tout augmente sauf les salaires* ».

Pour eux, la voiture est devenue de moins en moins accessible économiquement à l'achat et à l'usage. Ils ont peu d'espoir sur la situation à venir car ils ont déjà vécu une relégation de leur niveau de vie cristallisée dans la baisse de leur pouvoir d'achat automobile. La peur d'une mobilité à deux vitesses s'est clairement exprimée dans le groupe de Saint-Étienne : l'inflation du budget automobile crée des inégalités croissantes et porte la menace d'une exclusion de certains groupes de la mobilité automobile, ce qui est perçu comme profondément injuste, car le « *droit à se déplacer est un droit constitutionnel* » : « *vous avez peur qu'il y ait des inégalités qui se créent ?, c'est déjà fait* », « *à terme je pense qu'il y a vraiment des gens qui ne pourront plus du tout s'acheter leur voiture. C'est une sorte de discrimination* », « *il y a beau coup de gens qui vont se retrouver isolé* », ou encore « *ceux qui auront les moyens pourront se le permettre et les autres non* ».

Le projet d'acquérir un véhicule neuf électrique, dans ce contexte, leur apparaît d'autant plus abstrait, créant une mise à distance symbolique : « *C'est un effet de mode entre l'électrique et le SUV. Les SUV c'est qui aura le plus gros SUV pour être assis le plus haut possible etc. L'électrique c'est celui qui aura la plus belle électrique, je veux la plus belle électrique, la plus performante* ». Et cela résonne avec la tendance de véhicules neufs de plus en plus chers et donc réservés à des personnes aisées¹⁸. Le coût du véhicule électrique et l'offre disponible – principalement segment C-SUV jusqu'en 2025 – exacerbent le sentiment de ce décrochage social : « *Les riches il y a qu'eux qui pourront se payer ça, une autre inégalité entre ceux qui pourront se payer du diesel et pas l'électrique* ». Par extension, les participants s'identifient comme les principaux perdants de l'électrification¹⁹. Cela crée le risque d'alimenter un rapport idéologique et politique²⁰ au véhicule électrique qui incarnerait une transition à deux vitesses, et cette crainte s'est exprimée plus largement que dans le seul groupe de Saint-Étienne. **Encadré 1.**

18 Hermine, J.-P. et Dupont-Roc, C. (2025). Le vrai du faux sur les causes de l'augmentation des prix des véhicules entre 2020 et 2024. *Étude N°01/25*, IMT

19 Lorsqu'on demande qui sont les perdants d'un monde entièrement composé de voitures électriques, un participant répond ainsi : « *Ceux qui n'ont pas les moyens, nous* ». Et à la question qui en sont les détracteurs, ils répondent : « *Ceux qui n'ont pas les moyens, nous* ».

20 « *On a l'impression que les gens c'est que sur l'électrique qu'ils ont des besoins mais c'était déjà avant que les gens ramaient et peinaient* », ou encore « *Le véhicule électrique un droit pour tous ? Déjà pas le cas en thermique donc pourquoi ça le serait* ».

3.2. Un manque de vision pour le futur de la mobilité automobile

Enfin, la revue des différents modes de transport et la façon dont les participants imaginent l'avenir de ces modes ont révélé un contraste de perceptions frappant quant au futur des transports en commun et du vélo d'un côté, et celui des voitures de l'autre. Concernant les transports collectifs et le vélo, les participants ont des visions précises en tête : ils perçoivent un projet collectif de développement et d'investissement – un futur. Pour la voiture, la situation est tout autre : pourtant omniprésente et indispensable, elle semble orpheline d'une vision collectivement partagée pour le futur et de discours constructifs. Concrètement, les participants ne parviennent pas spontanément et facilement à formuler cette vision, illustrant un un impensé collectif. Précisons néanmoins : ce qui ressort de ces discussions approfondies n'est certainement pas un appel au retour du « *tout bagnole* », car les participants, bien qu'automobilistes, n'opposent pas les différents moyens de transport de façon antagoniste. En effet, ils utilisent plusieurs modes de transport complémentaires et sont conscients des enjeux d'aménagement propres à chaque territoire. Ce qui ressort néanmoins des échanges est l'absence d'un projet positif et constructif autour de la voiture, qui soit inséré dans le cadre des contraintes et avantages liés aux systèmes de mobilité, et accompagnant les discours favorables aux transports en commun et au vélo.

Conclusion : la rencontre entre la fragilisation du pacte, les incertitudes inhérentes au véhicule électrique et l'incertitude née du manque de vision du futur de l'automobile en tant qu'objet et usage explique une partie des doutes et réticences exprimés. C'est dans ce contexte, alimenté en outre par la hausse généralisée des prix des véhicules neufs et de l'exclusion progressive des ménages du marché, qu'il faut analyser l'arrivée du véhicule électrique²¹. Du fait de sa nouveauté, il est perçu comme un risque de perte de maîtrise supplémentaire de mobilité, aggravé par des incertitudes (revente, fiabilité), des contraintes (recharge) et des coûts (achat et usage). Un mot semble résumer ces 12 heures de discussion : « *incertitudes* ». La rencontre entre ces indéterminations et un processus de fragilisation de la promesse mobilité explique une bonne partie des perceptions du véhicule électrique exprimées par les participants, ainsi que la prégnance d'une posture de méfiance. Ces éléments ouvrent néanmoins un espace pour l'action.

21 Une enquête de l'Ademe publiée en 2023 montrait que 65 % des sondés craignaient que la fin des véhicules thermiques creuse encore les inégalités sociales et territoriales, avec une partie de la population qui, n'ayant pas eu accès aux véhicules électriques, se retrouve très limitée dans ses capacités de déplacement. <https://infos.ademe.fr/article-magazine/les-francais-et-les-vehicules-electriques/>

4. UN PROJET COLLECTIF AUDIBLE ET CRÉDIBLE À CONSTRUIRE AUTOUR DU VE

4.1. Pourquoi le VE ? Absence d'un projet mobilisateur

Ce qui frappe au premier abord dans les discours recueillis est la difficulté, pour les participants, à énoncer clairement les motivations de cette transition vers un monde entièrement composé de véhicules électriques, et plus largement d'une électrification de tous nos usages. Nous voyons là l'un des principaux nœuds, d'où découlent ensuite toutes les réserves et les éléments de mise à distance, exprimés par nos participants. Ce manque de réponse au « pourquoi », aux incertitudes relevées dans la première section, cette absence de projet politique audible et crédible, s'explique par trois éléments, révélés notamment par la mise en débat de cinq récits (voir Annexe).

1) Le bilan écologique global du véhicule électrique, et notamment de sa batterie, suscite de nombreux doutes, comme rappelé dans la Section 1. Dans ce contexte, la justification écologique ne fonctionne pas, car elle propose une transaction selon laquelle on change son mode de vie²² – réforme coûteuse, pour les ménages – et l'on parie sur une technologie alternative perçue comme onéreuse en échange d'un gain environnemental contesté. En d'autres termes, la prise de risque apparaît trop douloureuse et trop élevée au vu des bénéfices escomptés.

2) L'argument économique – des économies promises à l'utilisateur ou à la collectivité dans son ensemble via l'adoption du véhicule électrique – n'a pas pour l'heure été suffisamment mobilisé dans un véritable projet collectif, ni fait l'objet de discours politiques identifiables. Il est de surcroît fortement remis en cause. En effet, les incertitudes quant à la fiabilité de la batterie et aux prix futurs de l'électricité, ainsi que la méconnaissance des coûts réels d'entretien d'un véhicule électrique, entretiennent à ce jour les doutes quant à sa viabilité économique, chez les personnes interrogées. En parallèle, l'image des véhicules électriques d'occasion, plus économiques, est pénalisée par les incertitudes sur la fiabilité de cette nouvelle technologie. Et les tendances récentes sur les prix des véhicules neufs ne plaident pas en faveur d'un projet collectif sécurisant (c'est-à-dire d'un coût maîtrisé de la mobilité automobile) et crédible.

3) Un projet de transition articulé autour du véhicule électrique et du recyclage bien pensé de sa batterie, promettant indépendance et réindustrialisation en France, suscite un intérêt parmi les participants aux *focus groups*. Mais cette curiosité est altérée par trois mises en doute. Les participants ne pensent pas que la batterie soit recyclable. Sur la base de leur expérience concrète de consommateurs, les participants associent le *Made in France* à un surcoût

²² En lien avec l'autonomie, la gestion de la recharge et la capacité à compter sur son véhicule à toute heure.

très important, ce qui rend inatteignable la perspective de véhicules et batteries français. Enfin, un défaitisme industriel s'exprime fortement (perte de savoir-faire, retard industriel, difficulté face à la concurrence, etc.). Il est frappant de voir l'effet qu'ont eu les délocalisations des dernières décennies sur les (in)capacités de projection dans des modèles industriels chez nos participants : ces derniers pensent qu'un tel chantier est potentiellement perdu à jamais, ou difficile à envisager. Ils mobilisent un argument de façon récurrente : s'il était possible de produire en France, nous le ferions déjà. En définitive, ce projet manque aujourd'hui de maturité (il n'a jamais été entendu) et demeure perçu comme utopique. Il est également desservi par le décalage existant entre le défaitisme industriel exprimé et la réalité de la production industrielle actuelle. En effet, aujourd'hui, une grande partie des véhicules électriques vendus en France est produite à Dunkerque (ex. R5, R4, Scénic et Mégane), alors que de nombreux véhicules thermiques sont produits hors Europe (ex. le *best seller* Renault Clio). Et l'accroissement des exportations chinoises en Europe est autant déterminé par les ventes sur les véhicules thermiques et hybrides rechargeables que par les véhicules électriques selon le dernier *Policy Brief* publié par le Joint Research Center²³. Cette réalité méconnue ouvre un espace pour agir, nous y reviendrons dans la dernière partie de cette étude.

Le véhicule électrique pâtit à ce stade d'une approche *single issue*, comme décrit dans l'article « Vers un pivot majoritaire de l'écologie ? » co-écrit par l'Iddri avec Parlons Climat²⁴ : porté uniquement par une justification environnementale, qui elle-même n'est pas perçue comme claire, il est orphelin d'un projet collectif plus large qui le connecte à des préoccupations majoritaires.

4.2. Un manque de portage qui ajoute à la confusion

D'une certaine manière, les participants ont compris que la décision d'électrifier les véhicules avait été prise, que le déploiement est engagé, mais ils ont du mal à identifier un portage clair pour ce projet : « *ils [les décideurs] ont fait un choix mais n'en parlent tant que ça finalement* » (Dijon); « *moi j'entends personne en parler* » (Bordeaux). L'objectif d'électrification se trouve pris dans une double impasse : d'un côté, il est caractérisé comme un engagement fort, prenant par là même le risque d'être perçu comme coercitif²⁵ par les participants ; de l'autre, ces derniers ne le voient pas comme une finalité entièrement assumée.

Ainsi, les allers-retours réglementaires et les revirements politiques donnent une impression d'inconstance ou de « fébrilité ». De nombreuses parties prenantes sont identifiées : l'Union européenne (UE), l'État, les constructeurs, les

²³ Joint Research Center (JRC) (2026). Chinese cars in the EU. Current trends and driving factors. *Policy Brief*.

²⁴ Francou, L., Bet, M., Saujot, M. (2025). Vers un pivot majoritaire de l'écologie ? *Rapport*, Iddri-Parlons Climat.

²⁵ « *C'est l'État qui a forcé* », ou encore « *Je me suis senti obligé* ».

concessionnaires, les citoyens, les consommateurs, les fournisseurs d'énergie, mais les participants sont bien en peine d'identifier qui seront les « gagnants » et les « perdants » du passage au véhicule électrique. Cela produit une méfiance envers les décisions politiques qui accompagnent le déploiement du véhicule électrique²⁶. En évoquant l'objectif 2035, un participant dit : « *Il fallait que l'électrique il soit plus avancé, plus développé et plus sûr quant au recyclage [...] avant de se lancer dans cette situation... il y en a que pour l'électrique* ». Pour les participants, l'expérience d'échecs passés et de choix non stratégiques les conduit à remettre en cause l'orientation technologique vers l'électrique : « *La France a vendu tous ses bijoux de la cour, tout a été vendu à l'étranger, on s'est sabordé quoi* ». Et s'installe un déficit de confiance dans la capacité à prendre des décisions stratégiques et utiles pour les intérêts des citoyens : « *Même eux ils savent pas où ils en sont [...] c'est financier donc forcément il faut gagner le plus d'argent possible mais quand ça marche pas bah il faut revenir* ». L'UE, pour sa part, paraît dépassée, ne parlant pas (ou plus) à l'unisson sur le sujet, avec un décrochage de l'Allemagne perçue comme un mauvais signal par les participants. Et l'État français est accusé d'un manque de vision claire et de nombreux allers-retours sur le sujet, qui alimentent là-aussi toutes les conjectures sceptiques : « *Ce qui a foiré la mise en place de l'électrique on la ressent cette fébrilité autour de nous, si c'était une solution magique ça serait allé beaucoup plus vite* », ou encore « *Ils prennent des décisions mais il y a des contre-décisions tous les 2-3 ans* ». Il n'apparaît pas certain que les décideurs y croient vraiment selon les participants, dont un considère d'ailleurs qu'eux aussi doivent être rassurés. Quant aux constructeurs, leur positionnement est difficile à identifier. Pour certains des participants, ils ont intérêt à développer les véhicules électriques (car plus chers à l'achat) ; pour d'autres, ce sont eux qui en freinent le développement, face au retard technologique pris par la France et à la concurrence chinoise.

4.3. Une absence d'incarnation et d'acteurs de confiance préjudiciable

Il est notable que la question du véhicule électrique n'est absolument pas perçue comme incarnée : aucune personnalité politique ou du secteur privé n'émerge comme porte-parole ou porte-étendard du sujet en France. Ce manque d'incarnation peut, notamment pour le groupe de Saint-Étienne, mener à l'idée que le véhicule électrique est poussé par un « système », qui mêle acteurs politiques et acteurs économiques. En définitive, ce que les gens entendent, c'est la petite musique pro-véhicule électrique : les publicités, les messages, les règles locales sur le stationnement, c'est-à-dire une forme d'injonction générique – *Achetez un véhicule électrique* –, souvent mal vécue.

Cette posture défensive est d'autant plus forte que le besoin exprimé de garanties et d'informations fiables, qui aideraient dans ce cheminement, aboutit à un **défi difficilement surmontable dans le cadre de ces échanges : celui d'identifier un acteur de confiance**. Plusieurs idées ont été partagées – associations de consommateurs, groupe de travail réunissant usagers, acteurs publics et privés, État, EDF –, mais aucune ne suscite un assentiment large et chacune peut être contestée. L'État est perçu comme non crédible et à la fois juge et partie.

Conclusion. Pour les citoyens, cette absence de repères clairs, dans un contexte de défiance à l'égard des décideurs sur les raisons de déployer le véhicule électrique, a des effets lourds. Toutes les questions que les participants se posent, impossibles à trancher en l'état, les détournent d'un changement d'habitudes perçu comme trop coûteux par rapport à l'enjeu. Ce qui se joue ici n'est pas un rejet du changement en tant que tel, mais la peur d'une perte de contrôle dans un quotidien déjà contraint, pour des bénéfices incertains, dans un contexte de portage instable.

La dissymétrie entre le manque d'objectif clair du passage à l'électrique (pourquoi ?) et l'impression d'une transition radicale à court terme (une mauvaise compréhension de l'objectif 2035 laisse parfois penser que **tous** les automobilistes seront concernés à cette échéance), ainsi que le manque de bénéfice perçu du passage à l'électrique, **nourrissent une posture défensive, voire une incompréhension sur les motivations réelles des acteurs impliqués**. L'absence de narratif substantiel sur la transition crée un vide que les citoyens remplissent avec leurs propres hypothèses. En l'absence de narratif ou de projet politique clair, le débat peut alors avoir tendance à se réduire à une question binaire qui nuit à l'appropriation des enjeux et au débat sur le comment.

²⁶ Par décideurs, il ne s'agit pas d'entendre les politiques, mais plutôt les acteurs ayant le pouvoir d'influencer les décisions, le lobbying revenant très régulièrement dans la discussion (« *La seule chose qui pourrait être vraie c'est à condition de faire face aux lobbys* »).

**ENCADRÉ 2. SYNTHÈSE :
UN CONTEXTE QUI CRÉE UN
FILTRE GROSSISSANT SUR
LES INCERTITUDES ET LES
INCONVÉNIENTS**

Le pacte mobilité automobile apparaît fragilisé et source de contraintes croissantes, sans projet pour son avenir ni pour le véhicule électrique, qui suscite par ailleurs incertitudes réelles et questionnements légitimes.

Ce contexte d'insécurité crée un filtre grossissant pour les incertitudes existantes. Dans ce (double) vide, une expertise de la méfiance se développe et une posture défensive s'exprime. Concrètement, un registre à charge émerge : la somme des anecdotes existantes couplée à l'incertitude inhérente à toute nouvelle technologie conduit à associer le véhicule électrique à un ensemble varié de problèmes possibles (voiture inutilisable au moindre accident, durée de vie de la batterie incertaine, ce qui affecte aussi l'appréciation de la fiabilité des véhicules d'occasion, entretien qui suscite des interrogations, risques d'incendies d'un nouveau type souvent relayés par les médias, etc.), qui se sont exprimés partout, et particulièrement à Saint-Étienne.

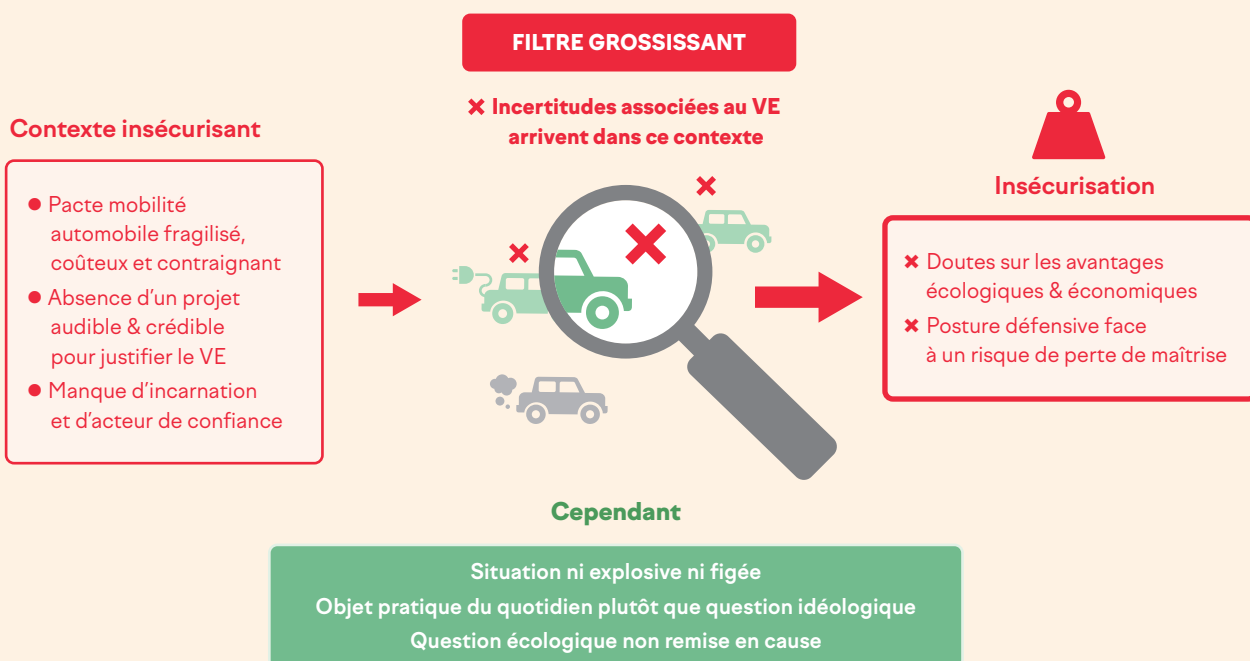
Il ne s'agit pas de remettre en cause les questionnements exprimés. Une posture défensive (*wait and see*) se conçoit lorsque l'on est mis en tant qu'utilisateur et propriétaire de voiture face à un objet nouveau et

coûteux, nécessitant un investissement conséquent, alors que de nombreuses incertitudes existent : fiabilité de la technologie, facilité de la revente, changement de routines d'usage avec l'enjeu recharge, prix futurs de l'électricité, voire anticipation d'un rattrapage fiscal à venir. Plusieurs participants expriment le souhait de ne pas être ceux qui essuieront les plâtres. Mais il est clair que le filtre grossissant issu du contexte est à l'œuvre et dépasse la réalité des qualités et faiblesses de l'objet véhicule électrique.

Répondre à cette situation nécessite d'aller au-delà de la pédagogie et de la promotion. Il nous semble clair qu'une approche combinant pédagogie et récits de promotion du véhicule électrique ne sera pas suffisante pour démêler ces nœuds, étant donné le contexte social dans lequel interviendraient ces propositions. D'autant plus qu'une tension claire émerge entre les récits lisses et idéaux d'une stratégie de promotion et la réalité perçue, appréhendée comme pleine d'obstacles, ce qui suscite inévitablement le doute. Dans ce contexte, les anecdotes et faits divers deviennent des preuves génériques de dissuasion et prennent une place démesurée.

Ces focus groups nous invitent à prendre la mesure de la situation, sans toutefois verser dans le défaitisme quant à la possibilité de concilier ambition écologique et faisabilité sociale autour de l'électrification des véhicules, car ils permettent d'identifier un espace pour l'action.

FIGURE 3. Comprendre ce qui se joue autour du VE



ENCADRÉ 3. SIMILITUDES ET DIFFÉRENCES ENTRE LES QUATRE GROUPES

Les *focus groups* ont révélé de nombreuses similarités dans les perceptions et les discussions. Tous les participants, au-delà de leurs différences, partagent le fait d'être usager de la voiture et citoyen et consommateur face au projet de déploiement du véhicule électrique. La question transcende donc assez largement les groupes sociaux, car elle résonne fondamentalement avec la question pratique de la possession et de l'usage d'un véhicule. Les enseignements de cette *Étude* s'appuient sur ces réactions partagées.

Pour aller plus loin, certaines variations peuvent être identifiées. Tout d'abord, notons qu'une différence est observable entre les deux groupes de « mobilité dégradée »/ « mobilité satisfaisante » : le fait d'avoir accès à des alternatives de transport change la manière de percevoir sa mobilité, et peut en tout cas atténuer les crispations sur la voiture (même si elles sont toujours bien réelles). Nous avons également pu constater – notamment pour le groupe de Bordeaux, où les participants avaient cette posture de gagnants des mobilités et une bonne qualité de vie – la possibilité de prendre une certaine distance, un certain recul par rapport à ces enjeux, ce qui était moins le cas des autres groupes. Et si, comme nous l'avons expliqué, l'opposition n'est pas avant tout idéologique, elle peut se renforcer *via* le rejet de l'injonction (notamment environnementale) et de l'assistanat dans le cas de Dijon, ou le sentiment d'être oublié, abandonné, dans le cas de Saint-Étienne.

Description de la spécificité de chaque groupe

À Saint-Étienne, les participants sont à la fois très méfiants et très inquiets. Ils sont attachés à leur voiture, vectrice de leur liberté de déplacement, et craignent un futur de la mobilité dans lequel les moins aisés ne pourront plus se déplacer. Ils sont *a priori* très opposés au véhicule électrique, qui n'apporte selon eux aucun bénéfice et pourrait même venir aggraver les inégalités. Leur opposition se nourrit de l'idée que la transition se fait à marche forcée, par obligation et sans recul suffisant, sous l'impulsion d'acteurs politiques et économiques qui y ont des intérêts. Tout cela alimente leur méfiance, exacerbée chez certains participants qui semblent avoir développé une « expertise de la méfiance » et qui emportent aisément le groupe.

À Dijon, les participants pourraient être qualifiés de « libéraux conservateurs ». Ils refusent toute forme d'injonction (au nom du respect de la liberté individuelle et entrepreneuriale). Ils expriment de fortes réticences au changement, notamment au nom de l'écologie. Ils sont sensibles aux enjeux de souveraineté, mais ont tendance à penser que la bataille est déjà perdue. Ils se montrent assez réticents envers tous les mécanismes d'aides en direction des moins aisés, perçus comme une forme d'assistanat.

À Bordeaux, les participants sont assez favorablement disposés à l'égard du véhicule électrique, sur lequel ils ne semblent en tout cas pas avoir d'opposition de principe. Ils semblent globalement convaincus de la nécessité de trouver des transports moins polluants, et pourraient voir le véhicule électrique comme une solution, voire comme un progrès. Certains participants sont très réceptifs à certains arguments pro-véhicule électrique déployés dans les récits. Leur posture « réaliste » les empêche cependant d'y croire tout à fait, et ils gardent de nombreux doutes (sur l'accessibilité, sur la fabrication et le recyclage des batteries, sur l'occasion, etc.), sur lesquels ils demanderaient à être rassurés.

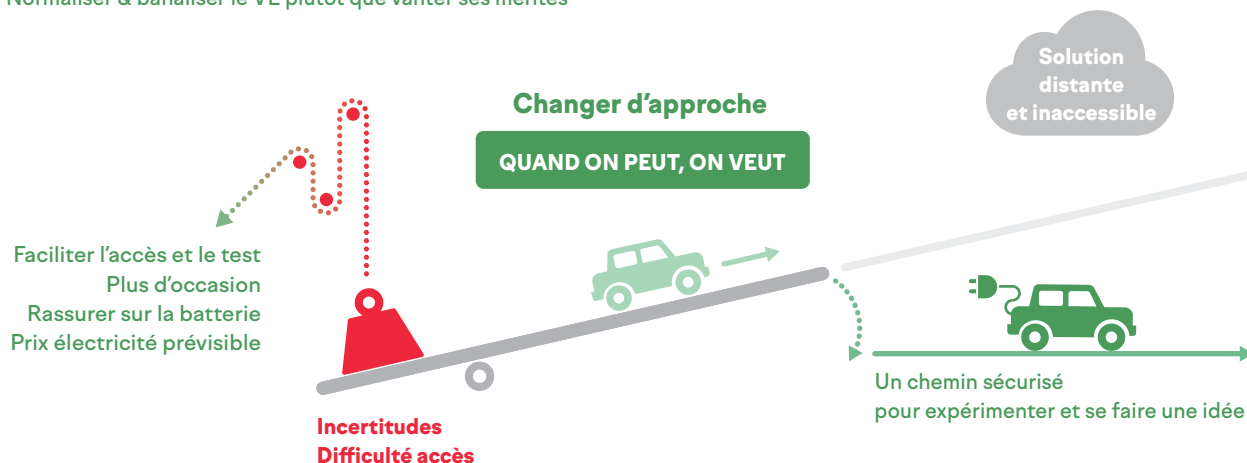
À Paris, la contrainte en termes de mobilité semble importante au quotidien, de même que la charge de planification, d'où la volonté de la réduire au maximum, par tous les moyens, notamment grâce à la voiture individuelle. Tout ce qui ne facilite pas la vie ou contribue à augmenter le poste de dépenses associé à la mobilité suscite de fortes réticences. Or le véhicule électrique pose de nombreuses questions (qui restent sans réponse). Il est perçu comme une contrainte supplémentaire, plutôt que comme une solution. L'absence de bénéfices identifiés aux niveaux individuel et collectif limite l'envie d'en savoir plus et de faire l'effort de changer ses habitudes.

FIGURE 4. AGIR: Réduire les incertitudes pour dénouer la situation



Changer de discours

Une posture humble face aux difficultés mais volontariste
Normaliser & banaliser le VE plutôt que vanter ses mérites



UN PACTE MOBILITÉ RENOUVÉ

- Une promesse d'agilité, au-delà de l'opposition voiture / transport en commun
- Un contrat autour du passage à l'électrique via un chemin sécurisé
- Donner à chacun la capacité de faire ses choix de mobilité

5. RECOMMANDATIONS : UN PACTE MOBILITÉ RENOUVÉ

Alors que faire pour construire un projet collectif autour du déploiement du véhicule électrique ? L'adhésion des participants au récit reconnaissant l'ensemble des incertitudes et appelant à une orientation claire et des garanties indique une voie possible pour l'action. Cette section se structure en trois temps : nous décrivons d'abord le changement d'approche autour du véhicule électrique, puis la forme plus générale du pacte mobilité dans lequel il pourrait s'insérer, et enfin nous faisons des propositions concrètes pour l'incarner et l'illustrer.

5.1. « Quand on peut, on veut » : changer d'approche et sécuriser un chemin pour expérimenter le véhicule électrique

Réduire les incertitudes par le test. La priorité est d'œuvrer à réduire les incertitudes et à renforcer l'accessibilité, afin de répondre à l'inquiétude associée au véhicule électrique

et pour éviter qu'il ne représente un vecteur de perte de maîtrise de la mobilité. Cela n'implique pas de produire des narratifs emphatiques sur le véhicule électrique qui en masqueraient les impacts négatifs ou en feraient une solution parfaite. L'ensemble des échanges montrent bien que ce sont les expériences vécues et rapportées qui guident les jugements, alors que les discours « politiques » suscitent de la méfiance. De fait, les ménages sont les experts de leur budget automobile et de la gestion de leur voiture : il leur revient de se faire une idée, et d'élaborer une manière propre d'intégrer le véhicule électrique à leurs modes de vie. C'est donc en expérimentant, dans un cadre sécurisé, qu'un chemin collectif peut se dessiner, et qu'une différenciation d'appropriations (nécessaire à la massification du véhicule électrique) peut advenir. En définitive, les opinions sur le véhicule électrique se construisent de la même manière que sur l'automobile ou les autres modes de transport : à travers l'expérience concrète et la pratique qui ancrent les habitudes et les opinions. Cette approche doit aussi battre en brèche l'idée d'une transition à deux vitesses : on ne peut faire l'économie d'une ambition de distribution équitable des gains attendus de l'électromobilité.

Approche « Quand on peut, on veut ». Ainsi, il apparaît que c'est la capacité à se tourner vers le véhicule électrique qui construira une envie, et non l'inverse, comme nous l'avons illustré précédemment avec le cas d'un participant d'Île-de-France. Cette philosophie du « quand on peut, on veut » tranche avec la stratégie initiale de commercialisation du véhicule électrique, visant à multiplier les *early adopters* en activant une logique de distinction et d'attrait pour la nouveauté ou la technologie. Se joue ici la différence entre une approche de type minoritaire (basée sur une minorité en avance qui va influencer la majorité) et le besoin d'un pivot stratégique²⁷ pour passer à une approche majoritaire (répondant aux besoins d'une majorité d'usagers). Se concentrer sur la question du cadre sécurisé permettra à une majorité de se familiariser avec le véhicule électrique et de banaliser cet objet. Par extension, cela engage un débat sur les moyens et les questions pratiques, et permet d'éviter un débat sur le véhicule électrique lui-même en tant qu'objet symbolique.

Posture : humilité et volontarisme. La perception commune est que le déploiement du véhicule électrique est engagé, et qu'il serait coûteux de revenir en arrière. Ce que l'on entend à travers ces discussions, c'est également le besoin d'une posture humble de la part des politiques, qui reconnaisse les difficultés et les questions en suspens, mais qui ne fasse pas l'économie du volontarisme. Cela peut et devrait aller de pair avec le besoin légitime de nourrir le débat public d'informations fiables sur la réalité des véhicules électriques : recyclabilité des ressources, durée de vie, bilan environnemental.

5.2. Vers un nouveau pacte : liberté dans un cadre sécurisé

Le besoin. Ce changement d'approche doit s'inscrire dans une évolution du pacte mobilité. En effet, la fragilisation de ce pacte, en parallèle de l'absence d'une vision claire du futur pour la voiture, appelle une réponse. Et ce qui ressort de ces discussions approfondies n'est pas un appel à un retour au « tout bagnole », mais la demande d'une promesse renouvelée autour de l'autonomie dans les déplacements, la facilité d'usage ainsi que le refus d'une mobilité à deux vitesses entre ceux qui peuvent et ceux qui ne peuvent plus se permettre la mobilité automobile. Pour les participants, il est clair que les alternatives à la voiture se développent et devraient se poursuivre, y compris pour des questions écologiques. La voiture n'apparaît aucunement comme la seule solution pour la mobilité de demain ou pour leurs problèmes concrets de déplacement aujourd'hui, même s'il faut reconnaître sa place centrale. En somme, les participants voient bien la mobilité comme système. Les discours sur le véhicule électrique devraient refléter cette réalité : cette transition

technologique est cruciale, mais doit prendre place dans une proposition plus large de renouvellement du pacte mobilité.

Une promesse d'agilité. Nous sommes aujourd'hui dans une phase d'héritage et de gestion d'un pacte mobilité construit pendant plusieurs décennies au croisement de l'aménagement du territoire et de la construction de grandes infrastructures de transport. Les marges de manœuvre sont faibles à court terme. Ainsi, l'enjeu est de renforcer la capacité des ménages à essayer les différentes solutions de mobilité et de construire ce qui fonctionne le mieux pour eux, et donc retrouver de l'autonomie dans un cadre collectif.

Et au sein de ce pacte mobilité, il faut renouveler le contrat noué autour de la voiture. Plusieurs dimensions doivent être prises en compte. Tout d'abord il s'agit, sur le plan du discours, d'arrêter les clivages entre les transports en commun et la voiture. Ensuite, il faut redonner de la maîtrise sur ce poste budgétaire, contraint comme les autres par le coût du logement et des dépenses pré-engagées²⁸. Sur cette dimension, le véhicule électrique est un atout et un nouveau contrat noué autour de son développement, équilibrant contraintes et bénéfices, pourrait le concrétiser : la conversion à cette nouvelle technologie doit se faire en échange de garanties sur son impact sur les budgets. Enfin, rappelons que ce pacte souffre aussi d'une déconnexion toujours plus grande entre l'automobiliste moyen et les acheteurs de véhicules neufs²⁹, qui déterminent *de facto* les véhicules qui rouleront ensuite pendant 10 à 20 ans sur les routes, seront achetés d'occasion et entretenus par le reste la population. Cette déconnexion doit être réduite.

Un projet industriel plus large qui reste à construire. De manière complémentaire, la construction d'un projet collectif audible et crédible autour de l'autonomie stratégique (énergie, ressources), de l'économie circulaire et de la réindustrialisation, à l'échelle française et européenne, est une piste à creuser. Comme nous l'avons décrit en section 3, cette idée suscite de la surprise et de l'intérêt, mais aussi des interrogations quant à sa faisabilité. Les batteries sont-elles recyclables ? L'Europe n'est-elle pas trop en retard pour la production de véhicules électriques et de batteries face à la concurrence chinoise ? L'Europe a-t-elle les savoir-faire pour produire et recycler les batteries ? Cela est-il économiquement faisable ? Réduire le décalage entre les perceptions et la réalité industrielle nécessite des efforts concrets pour consolider ce projet industriel, comme l'initie l'*Industrial Accelerator Act* européen. Cela peut aller de

²⁷ Francou, L., Bet, M., Saujot, M. (2025). Vers un pivot majoritaire de l'écologie ? Rapport, Iddri-Parlons Climat.

²⁸ Brocard, C., Soler, L.-G., Saujot, M. (2025). L'évolution des prix alimentaires : une menace pour le « pacte alimentation » ? *Étude*, Iddri.

²⁹ SDES (2024). Le parc automobile des ménages en 2023 : moins de voitures pour les plus modestes, plus souvent anciennes et diesel.

pair avec la construction d'un récit répondant à plusieurs de ces interrogations, sur la base des nombreux arguments disponibles dès aujourd'hui. Un travail important est donc nécessaire, et qui prendra du temps pour ce projet politique qui dépasse la seule question de la mobilité et du véhicule électrique.

5.3. Comment le concrétiser ? Illustrations

Mais comment concrétiser cette promesse de démocratiser le véhicule électrique dans le cadre d'un pacte mobilité renouvelé – condition nécessaire à tout portage de récit ? Les *focus groups* permettent d'identifier les enjeux qui cristallisent les incertitudes et appellent des réponses politiques. Voici des illustrations, qui peuvent constituer autant de pistes actionnables à court et moyen terme.

(1) Achat d'occasion : faciliter et rassurer

Les participants des *focus groups* ont rappelé un fait essentiel du marché automobile : la très grande majorité des transactions s'effectuent pour des véhicules d'occasion. Une grande partie des incertitudes relatives au véhicule électrique s'expriment à ce sujet : disponibilité de véhicules électriques abordables sur différents segments, durée de vie du véhicule électrique, inégalités d'accès aux véhicules électriques.

Ce sujet est étroitement lié à l'électrification des flottes d'entreprise, lien que les participants ont à l'esprit, les entreprises pouvant selon certains être les « cobayes » de l'électrification (Île-de-France). En effet, ces dernières constituent, en France, 53 % des acquisitions de véhicules neufs en 2025³⁰, et le temps de conservation du véhicule est plus faible que celui des ménages. Ainsi, le taux de rotation des véhicules électriques entre le marché neuf et d'occasion augmente sous l'effet de l'accroissement des acquisitions par les professionnels. Pour répondre aux inquiétudes des consommateurs concernant la fiabilité du véhicule électrique, des outils techniques sont nécessaires. Le passeport batterie qui entrera en vigueur en Europe en 2027 est une première étape vers une transparence de l'état de la batterie (State Of Health - SOH), mais les données resteraient à la main des constructeurs. Un outil qui améliorerait cette transparence pour le consommateur est notamment poussé aujourd'hui par des acteurs indépendants qui travaillent à une harmonisation du SOH notamment. Cela doit aussi aller de pair avec la création d'un indice de réparabilité, en voie d'élaboration, distinguant les modèles les mieux conçus. Il sera crucial de développer, publiciser et déployer ces outils qui procurent de nombreuses informations sur la batterie et le véhicule d'occasion afin d'améliorer la confiance dans les performances et le niveau de risque pris le cas échéant.

³⁰ SDES (2026). Données 2025 sur les immatriculations des véhicules.

D'autre part, les mesures³¹ actuelles sur le verdissement des flottes d'entreprises issues de la Loi d'orientation des mobilités de 2019³² et les pénalités associées aux objectifs (PLF 2025) plus récents constituent un angle bien identifié par les participants. Ce train de mesures (i) bénéficie d'une perception globalement positive même si le niveau de contrainte sur les entreprises a pu soulever plusieurs réactions négatives, en lien notamment avec leurs capacités financières (petites ou grandes entreprises par exemple), (ii) apparaît sécurisante pour les ménages, (iii) rend disponibles concrètement des véhicules électriques accessibles rapidement.

→ Agir pour que les véhicules qui entrent sur le marché automobile neuf et qui entreront quelques années plus tard sur le marché de l'occasion (achetés par des ménages moins aisés) ne soient pas surdimensionnés et équipés de motorisations beaucoup plus coûteuses que l'électrique (véhicules hybrides rechargeables). Pour cela, les politiques concernant le verdissement des flottes sont essentielles, puisque plus de la moitié des véhicules immatriculés neufs sont acquis par des entreprises. Il s'agit ainsi de consolider les dispositifs actuels d'incitation de l'achat des flottes d'entreprises (loi LOM et trajectoire de verdissement des flottes de plus de 100 véhicules, fiscalité nouvellement revue sur les avantages en nature ; extension du malus poids aux véhicules électriques afin d'étendre l'impact observé vers une légère descente en gamme des véhicules mis sur le marché de l'occasion par les entreprises). Assurer le caractère pluriannuel des dispositifs qui peuvent être rediscutés lors des débats budgétaires et œuvrer à la mise en place de ces dispositifs à l'échelle européenne sont également des pistes à investir.

(2) Éviter une transition à deux vitesses et faciliter le test

Le coût du véhicule électrique constitue une des principales préoccupations exprimées lors des *focus groups*, le prix inabordable de 40 000 € revenant souvent dans les propos des participants. L'incertitude au sujet de son accessibilité peut même symboliser une transition à deux vitesses alors même que la dynamique d'inégalités quant au pouvoir d'achat automobile travaille tout le marché de manière indifférenciée selon les motorisations. Enfin, les participants expriment globalement une sensibilité à un

³¹ Les entreprises doivent respecter une obligation d'acquisition de véhicules dits à faibles émissions (VFE) exprimée en pourcentage de leurs acquisitions annuelles sur les flottes de plus de 100 véhicules. Cette part suit une trajectoire croissante dans le temps. Depuis 2025, le non-respect est pénalisé par la taxe annuelle incitative, par véhicule qui ne respecterait pas l'objectif.

³² <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites#:~:text=La%20loi%20d'orientation%20des%20mobilit%C3%A9s%20a%20C3%A9t%C3%A9%20publi%C3%A9%20au,moins%20co%C3%BBteux%20et%20plus%20propres.>

principe d'équité des contributions. Lorsque l'on pose la question d'un scénario idéal de mobilité, un participant explique que « *Ça serait un véhicule à la fois écolo et abordable pour monsieur tout le monde, ça, ça serait le top* ».

Le leasing social contribue à répondre à ces différentes dimensions qui fragilisent l'acceptabilité du véhicule électrique. Ce dispositif consiste à rendre accessible à des loyers (mensualités) modérés 50 000 véhicules pour des actifs, appartenant à la moitié la plus modeste économiquement de la population et résidant à 15 km ou plus de leur lieu de travail. En 2025, le dispositif a représenté un coût non supporté par les finances publiques mais par un programme intégré aux certificats d'économie d'énergie (CEE). Le leasing social a représenté moins d'un quart du montant total des aides existantes (trois quarts allant aux primes à la conversion et au bonus écologique) à l'acquisition d'un véhicule électrique en 2024³³ et le budget dédié est deux fois inférieur au soutien public aux véhicules électriques de fonction (exonération)³⁴.

Le leasing social constitue donc en principe un outil permettant à la fois de renforcer l'accès et l'expérimentation et d'incarner un potentiel pacte renouvelé autour de l'accès abordable à la mobilité automobile. Mais les *focus groups* révèlent que ce dispositif n'en est qu'à ses débuts en termes de connaissance et de compréhension : il est globalement connu, mais pas toujours bien compris ; par ailleurs le périmètre des ménages susceptibles d'y avoir accès est sous-estimé et toujours identifié aux ménages plus modestes que soi, dans l'échelle des revenus. Pour les participants, se faire une idée du leasing social nécessite en réalité d'avoir une image claire des mensualités, d'avoir confiance dans le processus commercial de gestion des dossiers par les acteurs impliqués, de comprendre les types de véhicules proposés. Or ces conditions ne sont pas remplies à ce stade, ce qui génère logiquement doutes et questionnements. De plus, il n'apparaît pas aujourd'hui comme un dispositif public pérenne aux yeux des participants et le cadrage médiatique centré sur le ralentissement, par rapport à 2024, de la vitesse de décaissement des aides, a pu laisser penser que l'édition 2025 était un échec, ce qui est une mauvaise lecture³⁵. Ce dispositif est donc un objet encore nouveau qui demande à être installé et développé, tant dans sa mise en œuvre que dans le débat public ; il représente un important champ d'action. Il n'est en outre pas figé, tant sur le plan du récit (ex. il

pourrait davantage être présenté comme une opportunité d'expérimenter le véhicule électrique) que sur celui de sa mise en œuvre (quels bénéficiaires, combien de véhicules, quel fonctionnement).

→ **Installer le leasing social dans la durée et accroître le nombre de bénéficiaires annuels.** Cela peut s'appuyer sur :

1) la baisse des prix structurelle des véhicules électriques du fait des progrès technologiques et économiques sur les batteries et de la descente en gamme dans l'offre des constructeurs contraints de respecter leurs obligations réglementaires en termes d'émissions pour la moyenne des ventes annuelles ;

2) le dispositif Fond social climat³⁶ mis en place au niveau européen et financé par le système d'échange de quotas d'émissions (SEQE-UE 2)³⁷ appliqué au transport. Celui-ci constitue un cadre sécurisant budgétairement pour proposer un cadre pluriannuel, ce qui est indispensable tant pour conforter les constructeurs dans leur choix de développer une offre accessible (besoin de visibilité pluriannuelle pour orienter l'offre et les décisions capacitaires industrielles) que pour envoyer un signal clair aux citoyens.

→ **Étudier la mise en place à moyen terme d'un leasing social intégrant les véhicules électriques d'occasion.**

Il s'agirait d'accroître les volumes du programme annuel et d'étendre la gamme des choix en termes budgétaires (le loyer pour un leasing basé sur un véhicule électrique d'occasion est beaucoup plus faible et son coût pour le budget de l'État également). Cela permettrait de renforcer le narratif autour du dispositif comme étant une possibilité d'essayer sans contrainte importante (engagement sur 3 ans) la solution du véhicule électrique pour sa propre situation de mobilité.

→ **Permettre aux non éligibles au dispositif de bénéficier d'une alternative de passage au véhicule électrique en réactivant les dispositifs de primes à la conversion,**

mais focalisés sur l'achat d'un véhicule électrique d'occasion récent et sous condition à la fois de revenu (en étendant au 7^e décile et sans condition de distance domicile-travail) et de prix plafond du véhicule d'occasion. Ce dispositif pourrait être justifié par une logique assumée politiquement d'usage d'une part significative des revenus budgétaires générés par les malus poids et CO₂ s'appliquant à l'achat de véhicules neufs.

→ **Installer l'idée d'un véhicule électrique de moins en moins cher.** Il semble utile de porter dans le débat public le fait que le prix des véhicules électriques est en baisse

³³ SDES (2026). Au total, en 2024, les acheteurs ayant un revenu inférieur au revenu fiscal médian représentent 44 % des véhicules et 67 % des aides de l'État à l'acquisition. Cela a représenté 74 000 véhicules (comparé aux 1,7 million de véhicules neufs achetés cette année-là). Notons que les aides sont davantage distribuées aux zones rurales qu'aux zones urbaines intermédiaires ou urbaines denses.

³⁴ Adet, R., Demoli, Y. (2026). À quoi et à qui servent les voitures de fonction ? Forum vies mobiles.

³⁵ Louédin, S., Trouche, A., Hermine, J.-P., (2026). L'intérêt du leasing social 2025 pour les budgets des ménages concernés. *Study* N°01/26, IMT.

³⁶ <https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/summary/social-climate-fund.html>

³⁷ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/marches-du-carbone-seqe-ue-2>

et qu'il va continuer à baisser, en expliquant les dynamiques à l'œuvre. Notamment, l'amélioration progressive des processus de production des batteries, qui a conduit à une baisse très importante de leur coût sur les dix dernières années, devrait se poursuivre. Cela permettrait de compléter la construction d'un horizon collectif positif dans lequel se projeter. Et, en parallèle, toute idée de dispositif de test de véhicule électrique est à explorer.

(3) Coût à l'usage et électricité : une promesse à renouveler et des garanties à apporter

Le prix de l'électricité est un enjeu très bien identifié, source d'incertitudes, et cela résonne avec les débats actuels autour du plan électrification. Quelle sera sa fiscalité, notamment pour compenser les pertes fiscales liées à la baisse de vente de carburants fossiles ? Quel équilibre offre/demande ? Dispose-t-on de la capacité pour produire suffisamment d'électricité ? Ces interrogations et ces doutes reviennent fréquemment dans les discussions, constituent un risque bien identifié qui contredit le discours d'un véhicule électrique moins cher à l'usage. Cela pose la question, pour le véhicule électrique comme pour les autres solutions passant par l'électrification, du contrat à passer avec les citoyens autour de la stabilité et du niveau des prix de l'électricité. Il est clair qu'il faut travailler à l'élaboration de garanties crédibles sur la stabilité des prix (et de la fiscalité) dans la durée, afin que le projet d'avenir ne se transforme pas en « piège » d'électrification ou soit perçu comme tel³⁸.

→ **Des carburants fossiles imprévisibles versus une électricité maîtrisable : un récit à construire.** Les *focus groups* (réalisés avant la guerre au Moyen-Orient) indiquent que la disponibilité des carburants fossiles n'est pas questionnée : elle va de soi. *A contrario*, des incertitudes entourent l'électricité (son prix, sa disponibilité). Il faut renverser la situation et, pour cela, il est possible de s'appuyer sur l'impact vécu de la volatilité des prix des carburants en cas de crise (ex. conflits armés en cours) pour valoriser cet élément de sécurisation budgétaire pour les ménages, *via* un réel portage politique et des garanties concrètes. Des témoignages concrets sont à valoriser médiatiquement ou politiquement de ce point de vue. En complément, il faut expliquer la structure de coût très favorable de l'usage du véhicule électrique, liée à une réduction substantielle du poste énergie dans le coût total d'usage (budget électricité *versus* budget carburant).

Rappelons que cette promesse de « sécurisation économique » est essentielle pour les usagers, tant les participants ont témoigné d'une perte de maîtrise sur leur budget automobile. Elle doit être concrétisée par des mesures comprises. Il convient d'activer ce levier de « prévisibilité budgétaire » le plus clairement possible pour susciter un

désir d'en bénéficier. Les dispositifs de prix plafond et de taxe flottantes, qui permettent d'encadrer le risque de volatilité du prix de l'électricité (soit pour la recharge publique, soit pour la recharge domestique heures creuses), sont essentiels et représentent de plus un meilleur ratio coût budgétaire/efficacité par rapport à des dispositifs comparables pour les agro-carburants par exemple ou à ceux mis en place en cas de crise sur le prix du baril de pétrole dans le passé (bouclier tarifaire mis en place en 2022 sur le carburant et tarifs réglementés du gaz et de l'électricité). En parallèle, faciliter la recharge lors des heures à prix négatifs ou nuls sur le marché permettrait de concilier recharge très peu onéreuse et pilotage collectif du système électrique.

→ **Le retour d'un dispositif simple et connu : la taxe annuelle à la possession ?** Malgré le contexte de baisse des recettes issues des taxes sur les carburants fossiles – lié à l'électrification du parc automobile, mais aussi à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules thermiques neufs et à la diminution des distances parcourues en voiture –, il est crucial d'éviter l'instauration d'une taxe spécifique sur les véhicules électriques, ce qui enverrait un signal contre-productif. Une alternative consisterait plutôt à mettre en place une contribution annuelle sur la possession d'une voiture. Une telle taxe – sous forme de taxe annuelle à la possession – existait en France jusqu'aux années 2000 et demeure en vigueur dans plusieurs pays européens, comme l'Allemagne (avec indexation sur les émissions de CO₂) ou les Pays-Bas. Elle permettrait de compenser progressivement la baisse des recettes issues des taxes sur les carburants.

Cette taxe pourrait aller plus loin que l'ancienne taxe annuelle à la possession et pourrait être conçue de manière plus juste grâce à une modulation selon plusieurs critères. Par exemple, elle pourrait être plus élevée pour un ménage aisé vivant en ville et possédant un véhicule particulièrement lourd, et plus faible pour un ménage aux revenus modestes vivant hors des centres urbains et utilisant une voiture de taille raisonnable. Les deuxième et troisième véhicules pourraient être davantage taxés que les premiers véhicules. Elle serait aussi un outil pour encourager les dispositifs d'autopartage. Cette taxe annuelle présenterait l'avantage de la prévisibilité, car sa trajectoire pourrait être annoncée à l'avance : initialement faible, elle augmenterait progressivement à mesure que les recettes issues des taxes sur les carburants diminuent.

Cette nouvelle taxe annuelle à la possession pourrait être une pièce importante du nouveau contrat social autour de l'automobile : l'idée est de remplacer une taxe inéquitable (la fiscalité sur les carburants est régressive socialement) par une taxe plus équitable et prévisible, qui apportera de surcroît la garantie qu'il ne sera pas nécessaire d'augmenter la fiscalité sur l'électricité consommée par les voitures électriques. Et, au-delà de la mesure proprement dite, il est clair que cette dimension du contrat social nécessite un débat public avec les citoyens.

³⁸ Rüdinger, A. (2026). 8 conditions de réussite pour un plan d'électrification ambitieux pour la France, <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/8-conditions-de-reussite-pour-un-plan-delectrification>

5.4. Au-delà du véhicule électrique : un système de mobilité plus agile pour répondre aux besoins

Le chantier de reconstruction du pacte mobilité ne se limite pas à la question de la transition technologique vers le véhicule électrique. Les questions de l'offre de transports en commun et de la possibilité de reports modaux se posent, y compris dans la perspective d'amorcer un déséquipement automobile, à commencer par le deuxième ou troisième véhicule de ménages multi-équipés. Nous pensons que l'idée d'un nouveau pacte comme liberté sécurisée d'expérimenter et choisir s'étend également à une offre de transports en commun étendue et renouvelée. Le principe est que chacun revendique, à juste titre, le choix d'être lui-même juge de son propre intérêt d'évoluer dans ses pratiques de mobilités, dans la mesure où la possibilité d'expérimenter des solutions performantes et sécurisées de différents modes de mobilités existent. De plus, les *focus groups* ont rappelé une forme de fragilisation du pacte social formé autour de la mobilité (section 2), avec des inégalités sociales et territoriales dans les conditions de déplacement, ayant un impact concret sur le budget des ménages concernés mais aussi une conséquence symbolique sur l'oubli d'une partie substantielle de la population³⁹ par les politiques publiques. Les participants évoquent des problèmes concrets d'organisation des systèmes de transports en commun aujourd'hui, qui sont bien identifiés par des enquêtes qualitatives et quantitatives : fréquence, maillage, rapidité, confort, organisation de l'intermodalité.

Face à ces enjeux, les Services Express Routiers (SER) présentent l'intérêt de pouvoir apporter des réponses à court terme. Il s'agit de coupler des lignes de car express et des lignes de covoiturage pour desservir des zones périurbaines et rurales⁴⁰. L'articulation des deux modes permet de conserver une offre en heures creuses adaptée au moindre niveau de demande tout en ayant une fréquence élevée et capacitaire en heures de pointe. Ce couplage améliore aussi l'équation économique du service pour la collectivité par une maximisation du taux de remplissage. Ces services peuvent être déployés à court terme puisqu'ils ne supposent que peu de développement d'infrastructures associées dans un premier temps, ce qui limite le besoin d'investissement. Les SER constitueraient aussi un signal politique positif de réalisation de la promesse de services express régionaux métropolitains (SERM), qui reposent sur un renforcement de la desserte ferroviaire mais dont le développement se fera sur un temps long. Leur financement permettrait de soutenir à très court terme le développement des SERM et d'offrir un moyen d'atténuer des politiques contraignantes comme le SEQE-UE 2.

La proposition de rendre plus accessible la possibilité du véhicule électrique (neuf ou occasion) à tous est compatible avec celle d'une extension de l'offre de services de transports partagés. Cette synergie en termes de récits autour de la liberté de choix et d'expérimentation est un levier pour rendre robuste et cohérente l'idée d'un projet collectif de mobilité centré sur les « toujours » dépendants (ruraux, suburbains) du modèle automobile.

³⁹ Offner, J.-M. (2025). Vive le périurbain ! Pour des campagnes urbaines au cœur des transitions territoriales. Terra Nova, Note.

⁴⁰ Louédin, S., Hermine, J.-P. (2025). Conditions de réussite et potentiel des lignes de car express ainsi que de leur couplage aux lignes de covoiturage. *Étude N°03/25*, IMT, ECOV, T&E, IMT (2025). Le potentiel des transports express : vers le déploiement d'un système multimodal alternatif à la voiture individuelle.

6. ANNEXES

Les récits mis en discussion lors de la dernière séquence des focus groups.

Récit 1. Aujourd'hui, l'achat d'un véhicule électrique neuf est réservé aux plus aisés et cela s'explique aussi par la stratégie des constructeurs (vente de véhicules onéreux, lourds). Au contraire, la voiture électrique devrait et pourrait être accessible à tous, puisqu'à l'usage, elle est ensuite moins coûteuse qu'une voiture thermique. Le leasing social fonctionne bien, on peut s'appuyer sur cet outil pour assurer l'accès au véhicule électrique à tous ceux qui en ont besoin, y compris *via* des occasions. Et on doit inciter plus fortement les entreprises à changer leur flotte, y compris en petits véhicules, pour nourrir rapidement le marché de l'occasion. Elles ont un vrai poids, car elles achètent la moitié des voitures neuves vendues chaque année.

Récit 2. Aujourd'hui, les incertitudes autour du véhicule électrique sont nombreuses : y aura-t-il assez de bornes de recharges au travail ou dans les logements ? Quel sera le prix de l'électricité ? L'électrique est-il bien la technologie d'avenir et ne risque-t-on pas un revirement de choix technologique ? Quelle valeur de la revente ? L'État devrait fixer un cap clair et apporter des garanties sur ces différents points, pour les ménages et les industriels – quitte à s'affirmer face aux lobbies. Et un acteur de confiance devrait être chargé de clarifier tout cela et d'en être garant.

Récit 3. Aujourd'hui, les citoyens qui doivent prendre leur voiture pour aller travailler sont culpabilisés alors qu'ils n'ont pas toujours d'alternatives. D'autres – citoyens aisés ou entreprises – sont en capacité d'acheter un véhicule électrique, mais ne le font pas suffisamment, ou polluent bien plus. Les politiques écologiques de mobilité ne doivent pas seulement soutenir les véhicules électriques, mais également produire de l'équité et demander des efforts à ceux qui en ont les moyens (en taxant les jets privés et les grosses voitures, par exemple) afin de financer la mobilité durable.

Récit 4. Aujourd'hui, la France perd de plus en plus sa souveraineté industrielle à cause des délocalisations des dernières décennies. Pourtant, dans un monde de plus en plus conflictuel, il faudrait assurer notre indépendance et nos propres ressources. Le véhicule électrique peut y contribuer : on peut avoir des batteries *Made in France*, recyclables, fiables et propres, qui soient une fierté pour l'industrie française et fournissent des emplois. En les recyclant, on deviendrait autonome en matériaux critiques – et avec l'électrique, finies les importations de pétrole.

Récit 5. Les véhicules thermiques génèrent plusieurs problèmes collectifs : bruit et pollution locale néfastes pour la santé, gaz à effet de serre contribuant au changement climatique, etc. L'électrification des transports (voitures, bus, camions, etc.) est une bonne solution pour résoudre ces problèmes. Le moteur électrique n'émet pas de polluants locaux (particules, etc.), il fait bien moins de bruit au roulage et, de leur fabrication à leur mise à la casse, ces véhicules génèrent bien moins de CO₂ – qui plus est dans un pays comme la France, où l'électricité n'est pas produite à partir de pétrole ou de gaz. Les technologies sont là, l'industrie française et européenne sont prêtes, bref, tout est réuni pour que le changement fonctionne, à condition de faire preuve de courage politique face aux lobbies (constructeurs, pétroliers).

Quelle voie de passage pour le déploiement du véhicule électrique ? Les termes d'un nouveau pacte avec les usagers

Enquête auprès des Français

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

Cette publication a bénéficié du soutien de la Fondation
européenne pour le climat (ECF) et de l'Institut pour la Recherche
de la Caisse des Dépôts.

Saujot, M., Bet, M., Louédin, S., Hermine, J.-P., (2026). Quelle voie de passage
pour le déploiement du véhicule électrique ? Les termes d'un nouveau pacte avec les usagers.
Enquête auprès des Français. *Study N°02/26*, IMT.

simon.louedin@sciencespo.fr

matthieu.saujot@sciencespo.fr

marion.bet@sciencespo.fr

jeanphilippe.hermine@sciencespo.fr

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

institut-mobilites-en-transition.org

