

DERRIÈRE LES APPARÉNCES

#6

JUILLET 2025

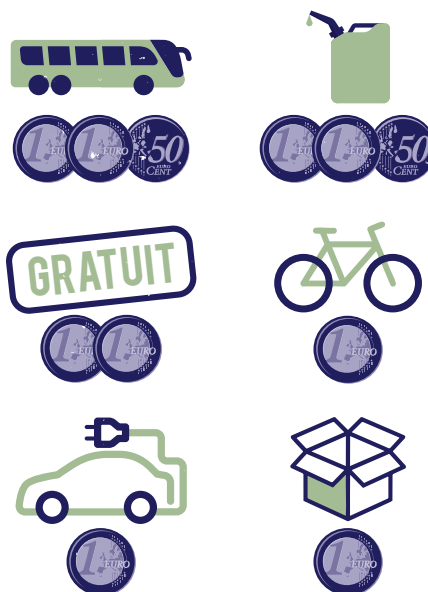


L'insoupçonnable consensus de **la mobilité**

On croyait la société française fragmentée, saturée de clivages, irréconciliable dans ses attentes. Et pourtant, quand on lui demande comment elle répartirait un budget de 10 milliards d'euros pour la mobilité, la réponse est nette, quasi-unanime. L'enquête menée par Keolis avec un panel Harris Interactive de 2020 Français proposait un exercice inhabituel : jouer les planificateurs d'une politique de mobilité. Pas en débattant d'orientations abstraites, mais en répartissant un budget concret sur plusieurs options. Et c'est une hiérarchie de priorités qui s'est dessinée — mais surtout, une étonnante stabilité des choix, quelles que soient les appartenances politiques ou les lieux de vie. 

KEO
SCOPIE

IMAGINER LA MOBILITÉ DE DEMAIN



COMMENT LES CITOYENS INVESTIRAIENT
10 EUROS DANS LES MOBILITÉS ?

Les Français interrogés affecteraient environ 4,5 milliards aux transports publics, 2,5 milliards pour baisser le coût du carburant et 3 milliards à égalité pour le vélo, le passage à l'électrique et l'aide au déménagement de ceux qui sont dans la précarité de mobilité. Cet équilibre des solutions pourrait être une première surprise, mais ce n'est pas l'absence de préférences qui surprend, c'est la proximité des visions, malgré la diversité des profils. Loin des oppositions binaires entre droite et gauche, entre urbains et ruraux, c'est une

demande partagée qui se fait entendre, diverse dans les moyens, mais unifiée dans son principe.

Loin d'un affrontement idéologique entre deux visions opposées de la mobilité — celle du rail et celle de la route, celle du collectif et celle de l'individuel — les résultats montrent **une addition raisonnée de moyens**, où les priorités ne s'excluent pas, mais se renforcent. Les Français sont-ils plus sages que l'écume des débats ou cet équilibre ne présente-t-il qu'une synthèse de visions

antagonistes ?

Non, quand on croise ces réponses avec les variables classiques du débat public — âge, lieu de résidence, appartenance politique — rien ne se renverse. **Les écarts existent, mais restent faibles.** Les territoires ne s'opposent pas. Les tendances politiques n'induisent pas de rejet d'ensemble. Les jeunes ne s'opposent pas frontalement aux seniors, les urbains ne méprisent pas les contraintes des ruraux, les électeurs n'érigent pas leur vote en programme exclusif.

Une convergence silencieuse entre les électeurs

Du point de vue politique, c'est l'un des enseignements les plus frappants. On aurait pu s'attendre à une fracture nette entre électeurs de gauche et électeurs de droite, notamment autour de la place du vélo, de la gratuité des transports, ou du coût du carburant. Ce n'est pas le cas.

Oui, les électeurs de gauche soutiennent plus massivement le développement du transport public. Oui, les électeurs d'extrême droite donnent une priorité marquée à la baisse du prix du carburant (31 % contre 21 % chez les électeurs de gauche). Mais cela ne signifie pas que chacun exclut le reste. Tous les segments politiques reconnaissent, à des degrés divers, la nécessité d'un ensemble de leviers. Personne ne rejette l'idée d'une pluralité d'outils.

Autrement dit, **les préférences politiques jouent, mais elles ne dictent pas l'architecture d'ensemble.**

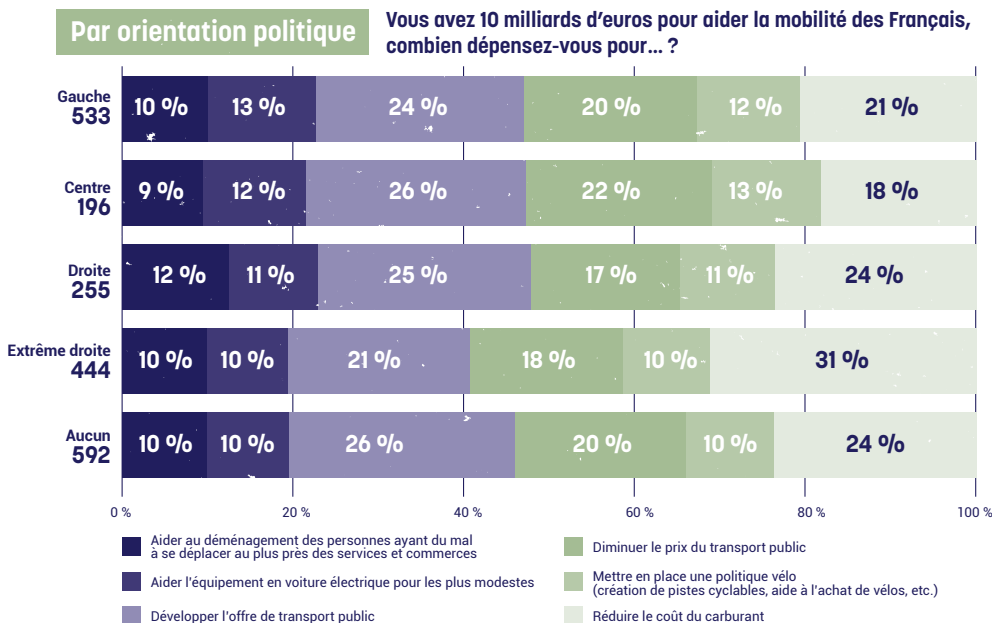
31 %

DES SYMPATHISANTS D'EXTRÊME DROITE SOUHAITENT DAVANTAGE DE DÉPENSES D'AIDE À LA RÉDUCTION DU COÛT DU CARBURANT

Elles modulent les priorités sans les rigidifier. Elles infléchissent sans fracturer. Il n'y a pas, dans cette enquête, d'archétype partisan de la mobilité.

Ce phénomène est d'autant plus frappant que le débat politique, dans l'espace médiatique, tend à essentialiser ces différences : les électeurs de droite seraient attachés à la voiture, ceux de gauche au vélo et au rail. Or ici, tous les électors expriment une forme d'ouverture et d'équilibre.

On pourrait même dire que **la politique, sur ce sujet, est devancée par l'opinion**. Les Français semblent déjà convaincus qu'il faudra combiner plusieurs réponses et que les solutions ne peuvent être ni universelles, ni exclusives. Ce réalisme partagé met au défi les acteurs politiques : s'ils veulent convaincre, ils devront proposer des politiques de mobilité **qui ne s'adressent pas à une France contre une autre, mais à l'ensemble du pays.**



L'absence de radicalité dans la vision des mobilités

Dans les débats publics sur la mobilité, la radicalité semble omniprésente. Dans les médias, sur les réseaux sociaux, dans certains éditos, l'espace est saturé de caricatures opposant « ayatollahs du vélo » à « accros du SUV », « écolos punitifs » à « automobilistes égoïstes ». Après la mort tragique de Paul T_{ppw} en 2024, tué par un chauffard sur une piste cyclable, Jescommentaires en ligne ont illustré

cette polarisation : certains y voyaient la preuve d'une « guerre anti-voiture », d'autres dénonçaient un « délire urbanistique » au service d'une minorité militante. Dans *Le Monde*, la journaliste Solène Cordier évoquait la « violence souterraine » de ces affrontements idéologiques autour du partage de la rue.

Et pourtant, quand on interroge calmement les Français, c'est une

toute autre image qui se dessine. L'enquête Keoscopie sur la répartition de 10 milliards d'euros de mobilité montre que l'immense majorité panache les solutions : moins de 1 % des répondants allouent plus de 7 milliards (sur 10) à une seule option, la baisse du carburant ou la hausse d'offre de transports en commun. 99 % de la population opte pour un panachage des crédits sur plusieurs politiques de mobilités complémentaires. La vision des Français est donc assez équilibrée, même si un tiers du panel n'a pas répondu à cette question. La société est beaucoup moins radicale que ceux qui prétendent parler en son nom.



Les territoires, sans ressentiment

Autre surprise : les lieux de résidence — centre-ville, périurbain, rural — n'induisent pas de hiérarchies fondamentalement différentes. Certes, le développement du transport public est plus soutenu dans les centres-villes, la baisse du carburant davantage mise en avant dans les zones rurales. Mais ces différences restent relatives. Alors que tout semble opposer, dans le débat public, la mobilité vécue en centre-ville et celle des territoires isolés, les attentes réelles exprimées ici sont d'une cohérence frappante.

La question posée aux répondants était simple : comment répartiriez-vous un budget public entre différentes mesures d'aide à la mobilité ? Les réponses ont ensuite été

croisées avec leur lieu de résidence, réparti en sept catégories : du cœur de métropole à la campagne isolée. Et le constat est clair : les priorités ne varient qu'à la marge. Partout, on retrouve un même tronc commun : soutien au transport public (offre et prix), aide au carburant, incitation au vélo, soutien à l'électrique et une attention minoritaire, mais constante, à la problématique du déménagement des publics les plus fragiles.

En centre-ville, 26 % des points sont attribués au développement de l'offre de transport public, 20 % à la baisse de son coût, 22 % à la réduction du carburant. Cette répartition reste quasiment la même dans les quartiers HLM, en zones périurbaines, voire en centre-bourg rural. La seule vraie inflexion se situe dans les zones de campagne isolée : la part des points affectée à la réduction du coût du carburant atteint alors 30 %, contre 22 à 24 % ailleurs. Mais même là, la demande de transport public reste forte (24 %), démentant l'idée que les territoires isolés seraient hostiles à toute intervention collective.

Ce que révèle l'étude, c'est donc l'adhésion partagée à une politique de mobilité multi-instrumentale, où l'enjeu n'est pas de choisir un camp,

mais de trouver un équilibre. Le vélo, longtemps présenté comme un marqueur de classe ou de centre-ville, recueille 10 à 13 % des points dans tous les environnements, y compris les plus ruraux. L'aide à l'équipement en voiture électrique, elle aussi, dépasse les 10 % partout.

Ce n'est pas que les territoires n'aient pas de contraintes spécifiques. C'est que leurs habitants ne réclament pas l'exclusivité de leur solution, mais l'intégration de celle-ci dans une politique globale. Chacun sait ce dont il a besoin, sans nier ce dont les autres ont besoin. Le résultat : une France territorialement diversifiée, mais politiquement alignée sur un même horizon d'équité mobilitaire.

EN CENTRE-VILLE,

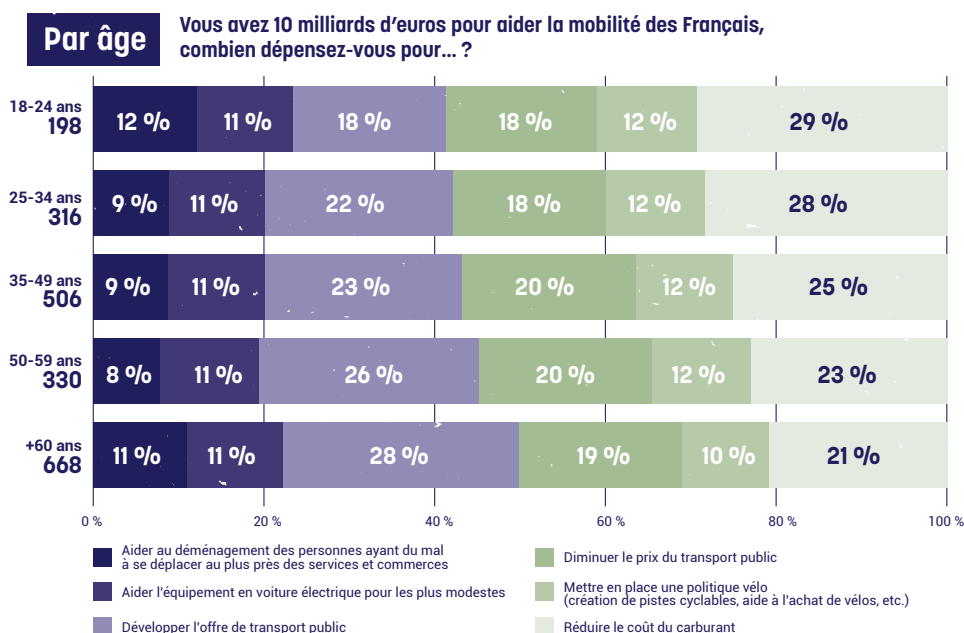
26 %

DES POINTS SONT
ATTRIBUÉS AU
DÉVELOPPEMENT
DE L'OFFRE DE
TRANSPORT PUBLIC

L'âge influence de manière paradoxale la vision des citoyens

Demander une baisse du carburant n'est pas un choix idéologique, mais une mesure de survie économique

Ceux qui conduisent le moins souhaitent maintenir l'accessibilité automobile, tandis que ceux qui dépendent de la voiture plébiscitent les transports publics



Un paradoxe s'impose : les plus âgés plébiscitent le développement de l'offre de transport public, tandis que les plus jeunes privilégient la baisse du coût du carburant. Ce constat surprend d'autant plus que, sur d'autres volets de l'enquête, les plus de 60 ans sont aussi les plus nombreux à s'opposer à une réduction de la place de la voiture, notamment en centre-ville. Comment comprendre qu'un même groupe social défende à la fois le renforcement des transports collectifs... et le maintien du modèle automobile ?

Les données sont claires : parmi les 60 ans et plus, 28 % des points sont

Les 60 ans et plus souhaitent d'avantage d'offre de transport public

attribués au développement de l'offre de transport public, soit la part la plus élevée de tous les groupes d'âge. Cette priorité monte régulièrement avec l'âge, passant de 18 % chez les 18-24 ans à 26 % chez les 50-59 ans. À l'inverse, la part attribuée à la réduction du coût du carburant diminue progressivement : elle atteint 29 % chez les 18-24 ans et tombe à 21 % chez les seniors, ce qui est probablement dû au pouvoir d'achat.

Autrement dit : ceux qui conduisent le moins souhaitent maintenir l'accessibilité automobile, tandis que ceux qui devraient vouloir l'en sortir plébiscitent les transports publics. Ce renversement apparent des logiques d'usage reflète en réalité des perceptions différentes du rôle des politiques publiques. Chez les plus âgés, le transport public représente un filet de sécurité, un droit à la mobilité en cas de fragilité, de perte d'autonomie ou de revenus limités. Il est moins une alternative à la voiture qu'un marqueur de solidarité.

Chez les plus jeunes, la voiture reste un vecteur d'insertion sociale : emploi, logement, loisirs. Dans un contexte où les coûts explosent (carburant, assurance, réparations), demande une baisse du carburant n'est pas un choix idéologique, mais une mesure de survie économique. Le transport public est perçu comme utile, mais pas toujours disponible, ni compatible avec des vies éclatées entre plusieurs territoires. Là où les aînés pensent « filet », les jeunes pensent « accès ».

Il faut aussi lire ce paradoxe comme un effet du contexte. La génération des plus de 60 ans a connu le maillage ferroviaire, les bus interurbains, les gares de petites lignes. Leur demande de transport public est aussi une demande de continuité historique, parfois nostalgique, parfois politique. Chez les jeunes, ce passé n'existe pas. La voiture, même coûteuse, reste souvent le seul outil fiable à disposition.

Ainsi, le paradoxe n'est qu'apparent. Il ne renvoie pas à des contradictions, mais à des usages différenciés du langage de la mobilité. Les plus âgés demandent un service disponible, mais ne veulent pas renoncer à leur autonomie automobile. Les jeunes veulent maintenir une accessibilité réelle, là où l'offre publique reste souvent absente ou parcellaire.

Le seul clivage persistant : la place de l'automobile



Dans une enquête marquée par des convergences étonnantes — entre classes sociales, générations, lieux d'habitation et appartenances politiques — un sujet résiste à l'unanimité : la réduction de la place de la voiture. Contrairement aux autres questions posées (répartition des aides, développement du transport public, politique vélo), celle-ci fait apparaître de vraies lignes de fracture, nettes, cohérentes et ancrées dans des représentations différentes de l'espace, du mode de vie et de l'action publique.

LA RÉDUCTION DANS
LES CENTRES-VILLES
EST SOUTENUE

PAR 42 À
46 %

DES RÉPONDANTS
URBAINS

Les plus de 60 ans
expriment
une forme de
réticence diffuse

Sur l'ensemble de la population, **37 % des répondants estiment qu'il ne faut pas continuer à réduire la place de la voiture**, contre 39 % qui acceptent de réduire la place de la voiture dans les centres-villes, ou les quartiers très fréquentés pour les rendre plus agréables, et 29 % sur les axes congestionnés. Le reste des propositions — voies dédiées, stationnement, routes de campagne — recueille des soutiens plus faibles. Ce résultat, déjà serré, devient profondément contrasté dès qu'on observe les sous-groupes.

Premier clivage : territorial. Si seuls 29 % des urbains rejettent la réduction de la place de la voiture, ils sont 50 % dans les campagnes. Le rejet monte aussi à 47 % dans les quartiers résidentiels et 43 % dans les centres-bourgs ruraux, confirmant que la densité, l'offre alternative et l'accès aux services structurent fortement les opinions. En revanche, **la réduction dans les centres-villes est soutenue par 42 à 46 % des répondants urbains**, bien plus que dans les territoires périphériques.

Deuxième fracture : politique. Le clivage est franc. 52 % des sympathisants d'extrême droite s'opposent à la réduction de la place de la voiture, contre 22 % des électeurs de gauche. Entre ces deux pôles, les centristes, les abstentionnistes et les électeurs de droite se situent dans une position intermédiaire, mais toujours plus proches du refus que de l'adhésion. La gauche soutient majoritairement la réduction de la voiture dans les centres-villes (46 %) et sur les axes congestionnés (38 %), là où les autres électors restent réservés, voire franchement opposés.

Enfin, un clivage générationnel discret apparaît : si les 18-34 ans sont les plus enclins à accepter les politiques de réduction de la voiture dans certains contextes, **les plus de 60 ans expriment une forme de réticence diffuse**, notamment sur les axes congestionnés et en zones peu denses. Leur attachement à la voiture comme symbole d'autonomie, leur défiance à l'égard des évolutions rapides de la ville, mais aussi leur crainte de l'exclusion, expliquent en partie cette prudence.

Ce que ces données dessinent, **c'est un désaccord de fond sur le rôle de la voiture dans la vie quotidienne.**

Pour certains, elle incarne l'entrave au bien-vivre urbain, pour d'autres, le dernier rempart contre l'assignation à résidence. Là où l'on pensait discuter d'urbanisme ou d'écologie, on touche en réalité à des imaginaires sociaux profonds, faits de liberté, de dignité, d'autonomie.

La voiture n'est pas qu'un mode de transport. C'est un révélateur. Le seul, peut-être, qui fracture encore durablement la France sur les questions de mobilité.

Une maturité collective face à la complexité



À travers cette enquête, se dessine une société qui ne croit plus aux solutions uniques. Les politiques de mobilité ne sont pas attendues comme des totems idéologiques, mais comme des ingénieries de compromis. La baisse du prix de l'essence ne contredit pas le développement du tramway. Le vélo n'est pas l'ennemi de la voiture électrique. Ce qui compte, c'est la capacité des politiques publiques à proposer un écosystème cohérent, modulable, lisible, qui réponde à la diversité des usages et des contraintes territoriales.

Une France qui demande à ce que l'on ne hiérarchise pas les modes selon une morale

Le message implicite des répondants est clair : ne choisissez pas à notre place. Donnez-nous les moyens de choisir nous-mêmes. Et cette demande n'émane pas d'un segment éclairé ou d'un groupe spécifique, mais de l'ensemble du pays — jeunes et moins jeunes, urbains et ruraux, électeurs de gauche ou de droite. Il ne s'agit pas d'un appel à l'indifférenciation, mais à la reconnaissance des différences dans une logique de justice pratique. Une France qui demande à ce que l'on ne hiérarchise pas les modes selon une morale, mais que l'on articule les solutions selon les besoins.

Cette maturité silencieuse, cette convergence raisonnée, est d'autant plus remarquable qu'elle se manifeste dans un climat de défiance générale, où l'adhésion aux grandes politiques publiques se fait de plus en plus rare. À rebours des caricatures — qu'elles soient politiques, éditoriales ou militantes —, cette enquête laisse entrevoir un champ d'intervention encore possible, encore légitime, pourvu qu'il respecte les équilibres exprimés.

Et si la réduction de la place de la voiture constitue aujourd'hui la seule vraie ligne de clivage, c'est peut-être parce qu'elle touche à ce que les autres mesures parviennent à éviter : le sentiment d'un choix imposé. Là où le reste de la politique de mobilité s'appuie sur une logique de cumul

Des politiques publiques capables d'en faire une force plutôt qu'un problème

et de souplesse, la question de la voiture active une peur plus profonde — celle d'être laissé de côté.

Ce n'est donc pas un modèle contre un autre, mais une relation au pouvoir d'agir. Une France qui ne demande pas d'arbitrages spectaculaires, mais des systèmes capables de tenir ensemble plusieurs logiques. Une France qui accepte la complexité, et qui attend, en retour, des politiques publiques capables d'en faire une force plutôt qu'un problème. Dans ce paysage, l'enjeu n'est plus de convaincre d'un idéal, mais de construire un contrat mobilitaire réaliste, robuste, évolutif. Et surtout : partagé.