



Conseil national des politiques de lutte
contre la pauvreté et l'exclusion sociale

RAPPORT DU CNLE

Faire de la transition un levier de l'inclusion sociale *L'impact social de l'écologie*

Conseil National des Politiques de Lutte contre la
Pauvreté et l'Exclusion Sociale (CNLE)

Juin 2024



RAPPORT DU CNLE

Co-direction et rapporteur : **Nicolas Duvoux**

Président du CNLE

Président du groupe de travail sur l'impact social de l'écologie

Co-direction et rapporteure : **Michèle Lelièvre**

Directrice du Comité scientifique du CNLE

Rapport réalisé avec le soutien du CNRS : **Maël Ginsburger**

Chercheur post-doctorant CNRS - INSHS / Cresppa-LabTop

Avec la collaboration de **Claire Auzuret**

Chercheuse post-doctorante Paris 8 / Cresppa-LabTop - CNLE

Rapport réalisé en partenariat avec l'ADEME

Avant-propos de Nicolas Duvoux, Président du CNLE

Il faut faire la transition écologique pour des raisons sociales. La question environnementale est une préoccupation nouvelle pour le CNLE et, plus généralement, pour les acteurs de la solidarité. Ceux-ci sont cependant de plus en plus conscients des enjeux liés au réchauffement climatique d'origine humaine, mais aussi à la chute de la biodiversité, aux pollutions et aux risques divers pour les plus fragiles. De nombreux rapports émanant d'associations (Croix-Rouge Française ; Secours Catholique ; le réseau Alerte, la Fondation Abbé Pierre, etc.) ont souligné les risques spécifiques auxquels les plus modestes font face. On peut penser à l'effet d'ilôt de chaleur urbaine en période de chaleur ou de canicule, effet dont les conséquences sont renforcées par la mauvaise isolation du logement et l'isolement relationnel. Avec ce rapport, le CNLE entend participer à l'effort collectif pour limiter la vulnérabilité additionnelle liée au réchauffement en soulignant que **la politique la plus défavorable aux pauvres et aux catégories modestes est l'inaction en matière climatique.**

Il faut faire la transition écologique dans le cadre d'un contrat social d'ensemble, pour éviter une injustice écologique globale. La transition est un processus, un chemin de transformation que la société doit emprunter mais elle n'est pas un processus univoque. Comme les scenarii de l'Ademe (Transition(s) 2050), il existe plusieurs voies pour faire la transition. Les ramifications des conséquences sociales de la transition écologique sont majeures, mais équivoques et en partie incertaines et débattues, la conduite à leur sujet est donc un sujet de discussion analytique et politique. C'est à cette discussion collective que le CNLE entend contribuer avec les parties-prenantes qui tracent le chemin économique et financier de la transition (ADEME, OFCE, France stratégie) ou le chemin institutionnel de la planification (Secrétariat Général à la Planification Ecologique).

Le CNLE entend y contribuer parce qu'outre leur exposition particulièrement forte aux effets du réchauffement, les personnes pauvres ou dans des situations précaires sont aussi très concernées par les effets induits positifs (santé, bien-être, éco-bénéfices, etc.) ou négatifs de la transition écologique dans l'ensemble de l'économie (pertes d'emplois, hausse de prix, disparitions et transformations d'activités). Les personnes pauvres ou modestes sont particulièrement vulnérables aux politiques de transition, en particulier à tout renchérissement des prix des consommations carbonées qui constituent pour eux des biens et services de nécessité et accaparent une part importante de leur revenu. Couplée à leur faible capacité d'adaptation aux modifications des signaux-prix, leur vulnérabilité nécessite de prendre en compte les enjeux de justice sociale à la racine de la conception des politiques de transition et de promouvoir des politiques de changement structurelles. Le risque est grand que la question écologique ne renforce une injustice d'ensemble : de manière générale, certains groupes sociaux — les classes populaires et en particulier les plus pauvres — supportent davantage le coût de dégradations environnementales qui sont pourtant moins de leur fait, et sont davantage vulnérables aux mesures pouvant être mises en œuvre pour les limiter. Il faut le souligner et l'affronter. Cependant, la transition écologique ne peut se substituer aux politiques socio-fiscales et à la protection sociale qui corrigent de fait les inégalités et la pauvreté et qui peuvent le faire encore plus. Plus généralement, l'approche préventive qui sous-tend la notion d'investissement social dans la conduite des politiques sociales gagnerait à s'enrichir de la dimension socio-environnementale. C'est dans cet esprit que le CNLE a décidé d'investir cette question, en s'associant à l'Ademe et en recevant le soutien du CNRS.

Il faut faire la transition avec les personnes en situation de pauvreté, parce qu'en matière écologique plus qu'en toute autre matière, ce qui se fait pour elles, mais sans elles, se fait contre elles. Même si elles doivent faire des efforts pour limiter leurs émissions et sont prêtes à les faire, les personnes les plus pauvres sont de fait les plus sobres : les pratiques de récupération, de débrouille, les savoir-faire déjà mis en œuvre, s'ils ne doivent pas être idéalisés parce qu'ils sont subis, sont néanmoins des réponses en actes dont la société peut s'inspirer plutôt que s'en détourner. La part de chacun compte dans un effort collectif qui appelle la participation. Le CNLE s'est emparé de la question écologique de manière participative, membres du 5^e collège, associatifs, experts, hauts fonctionnaires ont appris ensemble les fondamentaux de la question climatique et des politiques environnementales, ont débattu librement, en s'employant à ne pas détourner le regard des tensions. Un membre du 5^e collège du CNLE, des personnes concernées par la pauvreté et la précarité, s'est fait l'avocat de la ruralité et a souligné, en l'absence d'alternative, la dépendance envers le mode de vie centré sur l'automobile des territoires peu denses et l'injustice qu'il y a à le pénaliser. Une autre membre de ce 5^e collège a évoqué son indignation devant la politique des chèques qui flécheraient les dépenses alimentaires vers des produits vertueux alors même qu'elle épouse au maximum de ses moyens de « maman solo » les recommandations écologiques. Entre manger bio et donner une chambre à sa fille, elle a dû choisir, l'urgence sociale l'a emporté sur sa propre santé et celle de sa famille. Le CNLE ne veut plus que les plus modestes aient à faire ce genre de choix. Il ne veut pas non plus que la société fasse des plus modestes une variable d'ajustement de la transition. C'est la raison pour laquelle il plaide pour une politique qui rende la transition accessible par la mise à disposition d'une offre moins impactante d'un point de vue environnemental, d'une offre de produits, d'équipements, de transports en commun en préalable des interdictions. Il enjoint à rebours l'exemplarité et l'impulsion à la puissance publique. En complément de cette action collective résolue, structurelle et transversale à tous les domaines de la vie sociale, les comportements individuels peuvent être invités à contribuer à la transition. Chacune et chacun doit faire sa part, mais le risque de responsabilisation disproportionnée et unilatérale des plus modestes est trop excessif pour que le CNLE n'alerte pas sur un nécessaire rééquilibrage de l'effort, un séquencement de l'action publique permettant à chacune et à chacun de s'adapter. Il faut différencier l'effort collectif pour que tous puissent y prendre part car il s'agit d'un intérêt, de notre intérêt commun.

Avec ce rapport, le CNLE installe la question écologique de manière pérenne dans son programme de travail. Les recommandations qui suivent constituent des premières orientations d'intervention par secteur d'action publique. Elles découlent des auditions menées par le CNLE et des premières études sectorielles qu'il a commanditée. Ces recommandations sectorielles gagnent à être approfondies par une analyse détaillée à travers le prisme des inégalités sociales de l'ensemble des instruments d'action existants en matière de transition écologique dans tous les secteurs d'action publique. Ce travail reste à accomplir et les recommandations qui suivent ne sont qu'une première étape, un premier pas qui indique la voie à suivre dans les années à venir. Les recommandations sectorielles comportant des dispositifs de politiques publiques devront être élaborées dans les prochains mois au sein d'un comité technique, regroupant administration, chercheurs, personnes concernées etc. De plus, le CNLE a mis à l'ordre du jour de son programme de travail un groupe de travail qui prolonge la réflexion sur la transition écologique en s'intéressant notamment à l'alimentation.

Faire de la transition un levier de l'inclusion sociale. L'impact social de l'écologie : un rapport du CNLE, produit d'une démarche participative et partenariale

Le rapport se compose de trois ensembles : une synthèse ; un rapport proprement dit, élaboré à la suite d'une série d'auditions (liste en annexe) et dans le cadre d'une démarche participative et partenariale avec l'Ademe et le CNRS, mais aussi des contributions scientifiques individuelles. L'ensemble du CNLE, notamment son Secrétariat général a été mobilisé et a apporté son soutien à la démarche ici restituée et au rapport en particulier Delphine Aubert, Chimène Mandrin et Morgane Rouault-Mouraine.

L'ensemble de la réflexion a été nourrie et appuyée par un groupe de travail composé des personnes et organisations suivantes. Le CNLE est seul responsable du propos et des orientations du rapport.

5^e collège du CNLE : Sonia Benmaa, Bastien Corsini, Sylvie Fouché, Nathalie Monguillon, Sandra Salzano, Ali Tamraoui, Coumba Toumbou.

Associations : Diodio Metro (Repairs95), Manuel Domergue (Fondation Abbé Pierre), Maxime Garcia-Tarac (Partage-Faouette), Françoise Fromageau (Croix-Rouge Française), Manon Julien (UNIOPSS), Jean Merckaert (Secours Catholique), Yves Mérillon (Restos du cœur), Camille Larrieu (CASP), Manuela Devliegher (Partage), Sylvie Davieau (Apprentis d'Auteuil), Alice Rosado (Adie), Jérôme Voiturier (UNIOPSS) Daphne Chamard (Secours-catholique) Jean-Louis M'Pelingo (CHÔM'ACTIF).

Institutions : Emmanuel Combet (Ademe), Ibrahim Chenouf (COPJ), Eléonore Evain Dorado (USH), Patrick Jolivet (Ademe), Gautier Maigne (France Stratégie), Hélène-Sophie Mesnage (UNCCAS), Marine de Montaignac (France Stratégie), Astrid Perroy (Habitat et humanisme), Marion Tanniou (France Urbaine), Sarah Thiriot (Ademe), Mathilde Viennot (France Stratégie), Vanessa Wisnia-Weill (HCFEA).

Administrations et caisses de sécurité sociale : Mathieu Bolard (MASSP/DGCS), Ange Chevallier (Cnaf), Denis Darnand (Direction des politiques sociales et médico sociales/DGCS), Alice Gremillet (DGTrésor), Cléro Mas (DGTrésor), Samuel Ménard (DGTrésor), Brigitte Piétrala (Cnaf), Claudine Pirus (DREES).

Chercheurs-Universitaires : Pierre Blavier (CNRS-Clersé Université de Lille), Axelle Brodiez-Dolino (CNRS - Centre Max Weber, CS CNLE), Joan Cortinas (Université de Bordeaux), Maël Ginsburger (CNRS-CRESPPA Université Paris 8), Olivier Milhaud (Université Paris-Sorbonne), Muriel Pucci (Centre d'Economie de la Sorbonne/Université Paris 1, et OFCE), Coralie Robert (CIRED, Ademe, Centre de Recherche sur l'Habitat/LAVUE), Anna Rurka (Université Paris Nanterre).

Un remerciement tout particulier à Ariane Vaquette (Sciences Po), chargée d'études-stagiaire au comité scientifique du CNLE, qui a contribué significativement à l'organisation des auditions sur l'alimentation et à enrichir la bibliographie du rapport.

Sommaire du rapport

MESSAGES PRINCIPAUX	9
RAPPORT DU CNLE	11
LES RECOMMANDATIONS DU CNLE	52

PARTIE I : LA JUSTICE SOCIALE RENDRA LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE POSSIBLE 70

CHAPITRE 1 : PAUVRETÉ, INÉGALITÉS ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE — UN ÉTAT DES LIEUX	71
--	----

— *Maël Ginsburger (Cnrs/Cresppa-LabTop)*

Au travers d'un état des lieux des travaux menés en sciences sociales, ce chapitre montre que les personnes pauvres sont tout à la fois surexposées aux dégradations et risques environnementaux, contribuent plus faiblement aux émissions de gaz à effet de serre, et sont plus vulnérables aux politiques de transition.

CHAPITRE 2 : LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE NE PEUT ÊTRE QU'UN PROCESSUS POLITIQUE	99
--	----

— *Emmanuel Combet (Ademe) et Antonin Pottier (Ehess)*

Les deux chercheurs montrent que la transition écologique implique une délibération collective sur les modes de vie. L'échec des tentatives de mise en œuvre d'une fiscalité carbone comme choix technique, isolé de considérations distributives *en amont* de la mise en œuvre signe la nécessité d'une telle approche, que le CNLE déploie dans ce rapport.

CHAPITRE 3 : L'ACCEPTABILITÉ DES ZONES À FAIBLE ÉMISSION ET SES MOTIFS	109
--	-----

— *Lucie Brice Mansencal, Solen Berhuet et Arnaud Wolf (Credoc)*

Le CREDOC montre que la mise en place des mesures de transition doit conjuguer des impératifs d'informations et d'acceptabilité sociale par la prise en compte des injustices qu'elles peuvent générer. L'inquiétude quant au déploiement des Zones à Faible Émission (ZFE) est particulièrement forte dans les milieux populaires et parmi les ménages vivant dans de petites agglomérations.

PARTIE II : LES FAIBLESSES DES MARGES DE MANŒUVRE DES CLASSES POPULAIRES ET DES MÉNAGES EN SITUATION DE PAUVRETÉ	124
--	-----

CHAPITRE 4 : RESPONSABILISER LES CONSOMMATEURS ? COÛTS ET DISPONIBILITÉS DES ALTERNATIVES MOINS IMPACTANTES POUR L'ENVIRONNEMENT	125
--	-----

— *Sarah Thiriot (Ademe)*

L'ADEME a réalisé un travail inédit consistant à « verdir » les Budgets de référence pour vivre décemment élaborés par le CNLE, le CREDOC et l'IRES, pour 8 configurations familiales, chacune déclinée dans trois territoires. Il en ressort que l'existence d'alternatives moins impactantes équivalentes aux biens et services composant ces budgets décents est très fortement limitée et que, lorsqu'elles existent, elles occasionnent un important surcoût pour les ménages.

**CHAPITRE 5 : LA CONTRAINTE ÉCOLOGIQUE PARADOXALE DES MÉNAGES PAUVRES ET
MODESTES, ET SES DÉCLINAISONS..... 146**

— *Maël Ginsburger (Cnrs/Cresppa-Labtop)*

À travers l'exploitation de deux enquêtes en population générale, le chercheur montre que les ménages pauvres cumulent des contraintes matérielles et familiales rendant plus difficiles de décarboner leur mode de vie. Il analyse également l'hétérogénéité interne aux catégories populaires dans leurs rapports à l'environnement.

CHAPITRE 6 : BUDGETS CARBONÉS DE MÉNAGES EN SITUATION DE PAUVRETÉ..... 172

— *Pierre Blavier (Cnrs/Université de Lille)*

Par l'estimation de l'empreinte carbone individuelle de quatre membres du cinquième collège du CNLE, le chercheur montre la faiblesse de celle-ci, mais aussi des marges de manœuvre disponibles pour ces ménages afin de réduire leurs émissions. Il questionne l'adéquation de cet instrument de mesure aux modes de vie des ménages les plus pauvres. L'approche, résolument participative, met au jour la contribution des personnes concernées à la construction du savoir et des réponses en matière de transition écologique sociale et solidaire.

**PARTIE III : POUR UNE ACTION PUBLIQUE ÉQUITABLE ET SÉQUENCÉE : ANALYSES
SECTORIELLES..... 199**

**CHAPITRE 7 : DÉPENSES CONTRAINTES SOUS TENSION - QUELLE CONTRIBUTION DES
MÉNAGES À LA TRANSITION DANS LES SECTEURS DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS ?..... 200**

— *Michèle Lelièvre (Comité scientifique - CNLE)*

La contribution présente des éléments de constats et un état des lieux des pratiques sobres des populations les moins aisées et de leur capacité d'agir dans le champ du logement et des transports à partir des sources disponibles de la statistique publique. Elle éclaire la montée en puissance rapide et diversifiée de l'action publique en matière écologique. Elle souligne la nécessité d'un séquencement de l'action publique pour permettre aux couches populaires d'entrer dans la transition et identifie au sein de cette catégorie des groupes particulièrement à risque : les locataires du parc locatif privé ; les ménages vivant en zone rurale peu denses et fortement dépendant de l'automobile, insuffisamment accompagnés en termes d'infrastructures et nécessitant plus de temps pour s'adapter à la décarbonation.

**CHAPITRE 8 : TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET NORMES ALIMENTAIRES : LES CLASSES
POPULAIRES SOUS TENSION..... 252**

— *Faustine Régnier (INRAE)*

En étudiant la propension à limiter sa consommation de viande et à manger de saison pour des motifs écologiques, la chercheuse montre l'importance qu'occupe l'alimentation comme source de plaisir dans les classes populaires, et la faible propension à en faire un levier d'écologisation des modes de vie. Pourtant, elle démontre également la conformité de fait d'une partie des pratiques et des individus interrogés à des objectifs de saisonnalité, de parcimonie et d'évitement du gâchis pouvant s'intégrer dans des logiques de transition.

CHAPITRE 9 : L'IMPACT SOCIAL DES POLITIQUES DE PRÉServation DE RESSOURCES HYDRIQUES - LIMITES ET PERSPECTIVES DES POLITIQUES SOCIALES DE L'EAU.....	265
— <i>Joan Cortinas (Université de Bordeaux)</i>	

Le chercheur indique que, compte tenu de la pénurie hydrique structurelle actuelle et future, il est nécessaire de mettre en place des mesures compensatoires pour garantir l'accès aux services d'eau pour les ménages à faibles revenus connectés aux réseaux d'eau. Ces mesures devraient être basées sur les besoins réels en eau des populations défavorisées, plutôt que sur les ressources financières disponibles des fournisseurs. De plus, il est crucial d'envisager une réflexion plus large sur le modèle économique des services d'eau, en particulier en ce qui concerne les mécanismes permettant d'associer de manière plus efficace la pression exercée sur la ressource par chaque type d'utilisation (domestique, industriel, commercial et agricole) et le coût des services.

CHAPITRE 10 : DE L'IMPORTANCE D'ANALYSER LES CONTENUS DU TRAVAIL ET LES FORMES D'EMPLOI POUR PENSER L'IMPACT SOCIAL DE L'ÉCOLOGIE.....	287
— <i>Carine Ollivier (LiRIS - Université Rennes 2)</i>	

Malgré un effet positif sur l'emploi global, la chercheuse montre que la transition écologique risque d'engendrer des phénomènes de chômage liés aux redistributions sectorielles de l'emploi, de polarisation du marché du travail, mais aussi de dégradation des conditions de travail, nécessitant des investissements massifs dans l'accompagnement et la formation.

LEXIQUE DES SIGLES	300
---------------------------------	------------

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE	306
-------------------------------------	------------

Messages principaux

Il est injuste et inéquitable de ne pas faire la transition écologique

- *Sans action d'atténuation et d'adaptation résolue, les plus modestes seront les plus touchés par les effets du dérèglement climatique*
- *Réfléchir à l'impact social de l'écologie, ce n'est pas renoncer à une transition déjà engagée, c'est anticiper ses bénéfices mais aussi les blocages et crispations engendrés par des mesures de transition socialement régressives qui la mettraient en péril.*
- *Les mesures qui accompagnent les plus modestes doivent être encouragées.*
- *La transition peut améliorer la vie des personnes modestes, si celle-ci entraîne une évolution d'ensemble de la vie en société, des normes, valeurs et pratiques qui la régissent.*
- *Malgré leur importante inquiétude environnementale, les catégories populaires sont éloignées du récit et des mesures de la transition ; elles le sont beaucoup moins dès lors que celle-ci est accompagnée d'une redistribution.*

La responsabilisation individuelle des classes populaires à l'épreuve de la transition

- *Les comportements individuels représentent une proportion limitée des émissions de gaz à effet de serre – tout au plus le quart d'entre elles.*
- *Du fait des contraintes pesant sur leur consommation, les catégories pauvres et modestes ont des modes de vie plus sobres et, en moyenne, une empreinte carbone plus faible que le reste de la population.*
- *Toutefois, leurs contraintes budgétaires et résidentielles limitent également leur possibilité de consommer ou d'investir dans les alternatives moins impactantes existantes (véhicules électriques, alimentation labellisée ou autoproduite, logement énergiquement performant surtout dans le parc privé, etc.).*
- *En particulier, les produits et services ayant un impact environnemental faible sont encore trop souvent inexistants ou hors de portée des ménages pauvres et modestes. Lorsqu'elle existe, l'offre décente de biens et services « verdissants » est bien plus chère que l'initiale.*
- *Les politiques d'incitation et responsabilisation individuelle se heurtent, pour ces populations, à une contrainte écologique paradoxale : confrontées à l'impossibilité de s'adapter pour réduire davantage leurs émissions, elles sont vulnérables aux coûts sociaux, économiques et moraux potentiels induits par ces politiques.*
- *Si elle n'est pas organisée pour pallier ce risque, la transition peut renforcer le cumul des difficultés qui accable déjà les plus modestes, les inégalités et risques d'exclusion sociale, mais également l'impuissance à se projeter dans l'avenir.*

Pour une transition soutenable : définir ensemble les priorités d'un Pacte social et environnemental

- *La transition doit permettre de dresser collectivement une méthode et les modalités opérationnelles de son juste accomplissement, en vue d'une évolution d'ensemble de notre cadre de vie. Cela passe par la préservation de la cohésion sociale et la valorisation des opportunités offertes par la transition. Des contraintes irréalistes ne peuvent donc pas être imposées aux plus fragiles, déjà plus vertueux. Au contraire, la transition peut s'inspirer de leurs pratiques environnementales et sociales pour faire avancer la société dans une trajectoire de décarbonation.*
- *Le CNLE préconise que l'effort fourni par les différentes catégories sociales pour atteindre les objectifs de transition soit proportionnel à leur empreinte écologique. L'ampleur des investissements à réaliser, le caractère potentiellement régressif de la fiscalité carbone et le risque de renchérissement des biens durables rendent indispensables la progressivité fiscale et la prise en compte du patrimoine pour mettre en œuvre une transition juste. Les politiques de transition doivent ajuster leurs mesures aux inégalités de contributions aux dégradations environnementales et climatiques entre catégories sociales, mais aussi aux inégalités dans leur capacités d'action et d'adaptation à de telles mesures.*
- *Le rapport préconise des transitions graduelles, impliquant de renforcer l'offre et l'accessibilité financière des solutions écologiques et un accompagnement massif par la collectivité. Le développement des infrastructures nécessaires à la transformation des modes de vie et le renforcement de l'accessibilité des produits écologiquement moins impactants sont deux préalables nécessaires aux politiques d'incitation aux changements de comportements individuels. Il s'agit, en particulier, d'organiser une meilleure transparence tarifaire et une modération tendancielle du prix des alternatives « vertes ». La rénovation thermique du logement, bien avancée dans le parc social, doit s'amplifier dans le parc privé (propriété ou location). Une politique publique de la mobilité, articulée autour de transports collectifs sobres, doit être poursuivie en ville et s'engager de manière systémique dans les zones rurales. L'accès à une information de qualité sur les aides, sur les écolabels, et la levée des formes de non-recours aux aides déjà existantes sont également fondamentales.*
- *Les opportunités d'emploi offertes par la transition existent mais les scénarios prospectifs projettent au mieux des créations d'emploi nettes modérées ; des études pointent une polarisation de l'emploi vert et l'apparition d'un « salariat précaire vert ». Le rapport souligne la nécessité d'encourager la création d'emplois « verts ou verdissants » tout en garantissant des conditions de travail et de rémunération décentes.*
- *La dimension sociale de la transition doit être pleinement intégrée à la gouvernance de la planification, notamment par une meilleure prise en compte des territoires et des collectivités, à qui échoit la mise en œuvre des politiques sociales, ainsi que de la participation des personnes en situation d'exclusion sociale, de pauvreté et de précarité à la conception des politiques de transition.*

Rapport du CNLE

Faire de la transition un levier de l'inclusion. L'impact social de l'écologie

La transition est un processus, un chemin de transformation que la société doit emprunter mais elle n'est pas un processus univoque. Comme les scenarii de l'Ademe (Transition(s) 2050), il existe plusieurs voies pour faire la transition. Les ramifications des conséquences sociales de la transition écologique sont majeures, mais équivoques et en partie incertaines et débattues, la conduite à leur sujet est donc un sujet de discussion analytique et politique. C'est à cette discussion collective que le CNLE entend contribuer avec les parties-prenantes qui tracent le chemin économique et financier de la transition (France stratégie) ou le chemin institutionnel de la planification (Secrétariat Général à la Planification Ecologique).

Le CNLE entend y contribuer parce qu'outre leur exposition particulièrement forte aux effets du réchauffement, les personnes pauvres ou au bord de la pauvreté sont aussi très concernées par les effets induits positifs ou négatifs de la transition écologique dans l'ensemble de l'économie : pertes d'emplois, hausse de prix, disparitions et transformations d'activités, évolutions des compétences et des emplois. Les personnes pauvres sont particulièrement vulnérables aux politiques de transition, en particulier à tout renchérissement des prix des consommations carbonées qui constituent pour eux des biens et services de nécessité et accaparent une part importante de leur revenu. Couplée à leur faible capacité d'adaptation aux modifications des signaux-prix, leur vulnérabilité nécessite de prendre en compte les enjeux de justice sociale à la racine de la conception des politiques de transition et de promouvoir des politiques de changement structurelles. Dans son 6^e rapport intitulé « Changement climatique 2022 : impacts, adaptation et vulnérabilité », le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'évolution du Climat (GIEC)¹ a souligné cette imbrication entre la prise en compte de l'enjeu climatique et la pauvreté à l'échelle globale. Cette question fait également l'objet de réflexions sur la transition juste à l'échelle de l'Union Européenne et de celle de chacun des pays qui la composent².

En France particulièrement, le mouvement dit des « Gilets jaunes » a, même s'il a évidemment fait apparaître d'autres enjeux, démontré le refus exprimé par de larges couches de la population fragilisée (pour une partie d'entre elles non pauvres, mais souvent précaires d'après les enquêtes disponibles) d'une fiscalité à visée environnementale (une « taxe carbone », dans la version qui en était alors proposée). Cette distinction de niveau de vie, mais également de modes de vie et de valeurs entre populations pauvres d'une part, et modestes non pauvres de l'autre, apparaît ainsi au cœur des enjeux de la transition écologique, - et en particulier climatique -, et de ce rapport. Comme les auditions suivies des discussions au sein

¹ Pörtner, H.-O. et al (2022), *Changement climatique 2022 : impacts, adaptation et vulnérabilité. Contribution du groupe de travail II au 6^{ème} rapport d'évaluation du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat*, Cambridge, Presse de l'Université de Cambridge.

² Éloi, L. (2023), *Économie pour le XXI^{ème} siècle. Manuel des transitions justes*, Paris, La Découverte ; Fransolet, A et Vanhille, J (2023), *Just transition in Belgium : concepts, issues at stake, and policy levers. Scientific report on behalf of the high committee for a just transition*, Brussels.

du groupe de travail, le débat public, les enquêtes d'opinion ou les recherches l'ont montré, il existe des écarts de valeurs et de modes de vie entre les segments des classes populaires³.

À la suite du mouvement des Gilets jaunes, la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) a cherché, à travers un exercice de démocratie participative inédit, à formuler un ensemble de propositions en intégrant, au cœur même de son dispositif, une prise en compte de l'acceptabilité sociale et en déployant une nouvelle forme de légitimation de l'action publique⁴. Cependant, après avoir posé un socle de connaissances sur les enjeux climatiques — remarquable et lui aussi inédit —, les citoyens ont rapidement pris conscience de ces derniers, de leur ampleur et donc de la rapidité et de la radicalité des réponses à apporter. De ce fait même, les préoccupations sociales ont été reléguées au second plan, y compris par ceux qui pouvaient pourtant être concernés par celles-ci en dehors de l'arène de la CCC. Avant même la réception des mesures par les autorités et leur possible mise en œuvre, une tension, pouvant même être considérée comme un phénomène de secondarisation des retombées sociales défavorables induites, est apparue au sein du processus participatif⁵.

Le CNLE ne peut pas, du fait de sa mission même et de sa composition, perdre de vue les difficultés sociales et les menaces d'exclusion sociale que la transition écologique - et en particulier de la transition vers une société décarbonée - peuvent parfois induire. Se nourrissant des travaux existants ainsi que de contributions originales, le rapport « Faire de la transition un levier de l'inclusion sociale. L'impact social de l'écologie » du CNLE permet de formuler un certain nombre de constats et de recommandations afin de mieux articuler la nécessaire transition écologique avec les objectifs essentiels de lutte contre la pauvreté et les inégalités sociales. Dans son élaboration comme dans son contenu, il va au-delà d'un questionnement autour des enjeux redistributifs suscités par la transition écologique et la lutte contre le changement climatique, et replace l'enjeu de l'inclusion des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale au cœur de tout projet de transition. Le rapport présente d'abord de manière transversale les enjeux de manière transversale, renvoyant aux contributions rassemblées le soin d'explorer la diversité des enjeux propres à un certain nombre de domaines ou de secteurs.

- Le rapport souligne d'abord la place paradoxale occupée par les ménages en situation de pauvreté qui subissent de manière disproportionnée des dégradations environnementales auxquelles ils contribuent pourtant globalement moins que le reste de la population. La vulnérabilité de ces populations, largement étudiée sur d'autres terrains, se retrouve de manière manifeste dans cette surexposition aux risques environnementaux, mais aussi dans les risques que les politiques de transition écologique font peser sur ces populations⁶.
- Ensuite, il met en lumière l'inadéquation à la situation des personnes pauvres d'un ensemble de stratégies, d'instruments et de concepts largement employés pour penser et mettre en œuvre la transition écologique. En particulier, les stratégies reposant sur une transformation des comportements individuels, la survalorisation d'une *écologie du*

³ Voir, à ce titre la contribution du sociologue Maël Ginsburger dans le chapitre 5.

⁴ Pech, T. (2021), *Le Parlement des citoyens. La Convention citoyenne pour le climat*, Paris, La République des idées/Seuil.

⁵ Ce point a été souligné oralement par Thierry Pech lors de son audition par le groupe de travail. Nous le considérons donc comme un fait, établi par le témoignage d'un acteur privilégié de cette instance démocratique.

⁶ Suarez Castillo, M., Costemalle, V., Benatia, D. et Le Thi Ch. (2024), « Plus exposés à la pollution de l'air, les jeunes enfants des ménages modestes, plus fragiles, sont les plus affectés », *Études et Résultats*, Drees, n° 1292, p. 1-8.

geste au détriment d'une *écologie de la frugalité*⁷ et la mesure d'empreintes carbone au niveau individuel⁸ sont peu efficaces pour mettre en œuvre et mesurer la transition dans les ménages les moins aisés.

- Enfin, le rapport souligne le cumul des contraintes qui pèsent sur les ménages pauvres, en particulier ceux résidant en zone rurale, et la faiblesse des marges de manœuvre disponibles pour adapter leurs comportements à des stratégies de transition. Une transition écologique efficace et juste doit alors reposer sur une meilleure prise en compte des contraintes hétérogènes qui pèsent sur la vie quotidienne et professionnelle des différents groupes sociaux et sur une renégociation du contrat social afin d'impérativement lier écologie et lutte contre les inégalités et la pauvreté.

Encadré 1 : définitions et notions

Ménages pauvres (au sens monétaire du terme) : L'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) considère qu'une personne est pauvre, au sens de la pauvreté monétaire, si le niveau de vie du ménage dans lequel elle vit est inférieur au seuil de pauvreté monétaire fixé, en France, à 60 % du revenu médian de la population. En 2021, en France métropolitaine, le niveau de vie médian de la population française s'élève à 1 930 euros nets par mois. Selon cette définition monétaire de la pauvreté, une personne est considérée comme pauvre si le niveau de vie de son ménage est inférieur à 1 158 euros nets par mois si elle vit seule, à 1 737 euros nets par mois si elle vit en couple sans enfant et à 2 432 euros nets par mois si elle vit en couple avec deux enfants de moins de 14 ans. D'après cette approche de la pauvreté, en 2021, 14,5 % de la population française est pauvre. Cette population pauvre regroupe tous les ménages dont le niveau de vie se situe en-dessous du premier décile (D1) des niveaux de vie et un peu moins de la moitié de ceux situés entre le premier décile et le deuxième décile (D1 et D2).

Ménages modestes non pauvres : D'après le Conseil National des politiques de Lutte contre la pauvreté et l'Exclusion sociale (CNLE) les ménages modestes non-pauvres regroupent les personnes se situant entre le seuil de pauvreté monétaire à 60 % et le quatrième décile (D4) de niveau de vie, soit un niveau de vie compris en 2021 entre 1 158 et 1 733 euros nets par mois. Bien que non pauvre au sens monétaire du terme, cette partie de la population est soumise à de très fortes tensions budgétaires.

Classes populaires : Les sociologues définissent les classes populaires par rapport aux autres groupes de la société à l'aide de deux caractéristiques principales. Il s'agit de groupes caractérisés par des positions dominées dans différentes sphères de leur existence (fragilité des ressources financières, incertitude des ressources, fragilité des conditions d'existence, précarité professionnelle, fragilité des réseaux de sociabilité, positions sociales moins élevées, etc.) et par des formes de séparation culturelle (moindre possession de capital culturel).

Précarité : La précarité désigne un ensemble de situations qui se placent juste au-dessus de l'état de pauvreté. Il s'agit par exemple de catégories de personnes touchées par des difficultés croissantes d'insertion sur le marché du travail (chômage de longue durée) ou de personnes actives occupées recevant un revenu d'activité trop faible pour vivre décemment.

⁷ L'*écologie du geste* repose sur le recours à des écogestes (économie d'énergie, tri des déchets) et sur la consommation d'alternatives moins impactantes (produits labellisés, véhicules électriques) tandis que l'*écologie de la frugalité* implique une moindre consommation (d'équipements, de vêtements, de déplacements, de viande ou d'énergie). Voir Ginsburger, M. (2020), « De la norme à la pratique écocitoyenne. Position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté », *Revue française de sociologie*, vol. 61, n° 1, p. 43-78.

⁸ Comme par l'intermédiaire du simulateur d'empreinte carbone Nos Gestes Climats de l'Ademe (nosgestesclimat.fr)

1. Un état des lieux des inégalités socio-environnementales

La question du changement climatique et des dégradations environnementales, de ses causes, de ses conséquences et de la manière dont les politiques d'atténuation ou d'adaptation peuvent être menées est substantiellement empreinte de questions d'inégalités et de justice sociale. En s'appuyant sur les travaux qui l'ont précédé ainsi que sur un ensemble de contributions nouvelles, le CNLE fait le double constat suivant : alors que les plus pauvres contribuent moins aux dégradations environnementales et aux émissions de gaz à effet de serre que les autres groupes sociaux — en particulier les plus aisés —, ils sont les premiers à pâtir de ses conséquences et sont particulièrement vulnérables aux politiques menées afin de permettre la transition écologique. En cela le CNLE appelle à une meilleure prise en compte des inégalités socio-environnementales comme préalable à toute politique publique de transition.

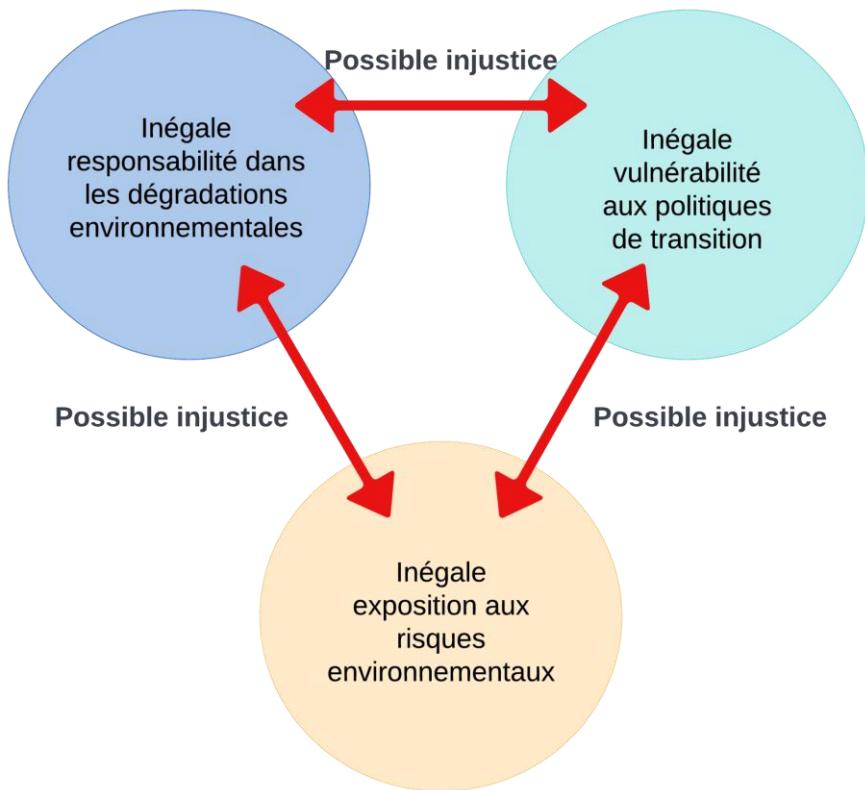
1.1. Inégalités environnementales et justice climatique

L'écologie politique émerge aux États-Unis dans les années 1970, à partir de travaux de géographes portant sur les droits d'accès aux ressources naturelles et les conflits que ceux-ci génèrent. Les notions d'*inégalités environnementales*, plus largement d'*inégalités écologiques* — qui incluent également l'inégale contribution aux dégradations environnementales —, de *justice environnementale* ou de *justice climatique* circulent ensuite de façon croissante depuis les années 1980 en France et dans le reste du monde. Elles imposent de se distancier d'une approche universalisante des problèmes environnementaux pour considérer la manière dont, selon la région, le pays ou le groupe social, les individus ne sont pas égaux face à ces derniers. Les inégalités écologiques peuvent être déclinées à l'échelle mondiale : les populations des pays du Sud global sont plus directement exposées à la surexploitation des ressources naturelles (en eau, bois, métaux, hydrocarbures, etc.) tout en ayant des niveaux d'émission de gaz à effet de serre plus faibles rapportés à leur population⁹. De telles inégalités se traduisent en des sentiments d'injustice et participent à une multiplication des conflits « écologico-redistributifs »¹⁰ dans le monde.

⁹ Organisation des Nations Unies (ONU). (2023), Communiqué de presse, [En ligne] <https://news.un.org/fr/story/2023/09/1139122> (consulté le 8 octobre 2023).

¹⁰ Martínez Alier, J. (2014), *L'écologisme des pauvres. Une étude des conflits environnementaux dans le monde*, Paris, Les Petits matins/Inst. Veblen.

Figure 1 : Inégalités écologiques et injustices



Source : CNLE , figure réalisée par Maël Ginsburger

De fait, la question environnementale soulève inévitablement des enjeux de justice et d'équité (voir Figure 1) : adéquation entre les « droits » — desquels certaines populations sont plus fortement privées — et les « devoirs » environnementaux ; adéquation entre la responsabilité dans les dégradations environnementales et les coûts imposés par les politiques de transition ; possibilité pour tous, enfin, de participer à la délibération collective sur les choix environnementaux. Or l'état des lieux des relations entre écologie, pauvreté et inégalités réalisé par Maël Ginsburger (Chapitre 1) pointe précisément l'inadéquation entre ces droits, ces devoirs environnementaux et ces coûts pour les personnes pauvres et modestes résidant en France :

(1) Les personnes pauvres sont surexposées à un environnement dégradé, et aux risques et pollutions que celui-ci génère. Cette surexposition provient à la fois des différences dans la répartition territoriale des groupes sociaux et de la délégation des activités professionnelles les plus exposées aux catégories populaires (en particulier les ouvriers). Cette surexposition des personnes les moins aisées se combine à des enjeux d'âge (les plus jeunes sont davantage exposés) et de localisation (les urbains ainsi que les résidents des territoires d'outre-mer) et est particulièrement forte pour les gens du voyage et les populations immigrées.

(2) Les personnes pauvres contribuent relativement moins aux dégradations environnementales, en particulier au changement climatique. Leur empreinte carbone est en moyenne inférieure, en lien avec des pratiques de consommation plus frugales largement imposées par la faiblesse de leur revenu, mais aussi l'étroitesse de leur logement.

(3) Les personnes pauvres sont particulièrement vulnérables aux politiques de transition, en particulier à tout renchérissement des prix des consommations carbonées qui constituent pour eux des biens et services de nécessité et accaparent une part importante de leur revenu. Couplée à leur faible capacité d'adaptation aux modifications des signaux-prix, leur vulnérabilité nécessite de prendre en compte les enjeux de justice sociale à la racine de la conception des politiques de transition et de promouvoir des politiques de changement structurelles localisées (comme la mise en place d'infrastructures de transport) ou systémiques (via un *Green New Deal* ou une trajectoire de post-croissance).

Mises bout à bout, ces trois ensembles d'inégalités environnementales permettent de conclure à l'existence, en France, **d'une injustice écologique d'ensemble : de manière générale, certains groupes sociaux — les classes populaires et en particulier les plus pauvres — supportent davantage le coût de dégradations environnementales qui sont pourtant moins de leur fait, et sont davantage vulnérables aux mesures pouvant être mises en œuvre pour les limiter.**

La transition écologique implique alors de repenser la question sociale et redistributive pour y intégrer une dimension écologique : les pouvoirs publics doivent non seulement partager équitablement les bénéfices et ressources liés à l'activité économique, mais également le fardeau qu'implique la transition. Les principes devant guider cette répartition doivent être débattus, mais le CNLE est particulièrement attentif à ce que la dignité des personnes, l'intégration sociale et la préservation de la santé de chacun soient au cœur d'un contrat social et écologique à construire. **Le CNLE souhaite souligner que la vie des personnes modestes peut être améliorée par la transition, si celles-ci est l'occasion d'une réforme d'ensemble de la vie en société, des normes, valeurs et pratiques qui la régissent.**

1.2. Les inégalités sociales d'exposition aux dégradations environnementales et de participation aux politiques de transition.

Afin d'appréhender le lien entre inégalités sociales, en particulier les inégalités de revenu, et inégalités écologiques, le CNLE peut s'appuyer sur un socle de travaux important et en croissance rapide. Les constats qui en émergent, et sur lesquels le CNLE prend appui, sont fondamentaux, car ils impactent directement les modes d'action à privilégier. L'économiste Éloi Laurent distingue trois types d'inégalités environnementales selon leur fait génératrice : les inégalités d'exposition, de sensibilité et d'accès ; les inégalités distributives des politiques environnementales ; l'inégalité dans la participation aux politiques publiques environnementales. S'ajoutent, à cette typologie, les inégalités de contribution (directes et indirectes) des individus aux dégradations environnementales, par exemple, aux émissions de gaz à effet de serre.

En termes d'exposition, les recherches montrent que les populations aux ressources modestes sont les plus exposées. En particulier, on constate une concentration de la majorité des pollutions et risques environnementaux dans les grandes villes, les zones industrielles et les territoires d'outre-mer, où certaines populations particulièrement pauvres sont concentrées.

Cette relation varie toutefois selon le type de polluants et d'unité urbaine. Si ce lien est variable pour la pollution de l'air (en particulier selon la taille et l'aménagement de la zone urbaine), il est particulièrement fort pour les pollutions des sols, de l'eau, ou pour l'exposition aux risques industriels.

En outre, le CNLE rappelle que ce qui doit nous interpeller est le renforcement d'une accumulation de diverses formes de difficultés qui apparaît sur le territoire et dans les villes-centre. À cet égard, ce sont bien les populations pauvres ou en risque de pauvreté, elles-mêmes concentrées dans ces zones, qui subissent un cumul de facteurs de fragilité : économiques, sociaux et désormais environnementaux. En effet, les analyses sociologiques ont bien fait ressortir la dimension processuelle et cumulative des mécanismes conduisant à la pauvreté et à l'exclusion sociale¹¹. Or les effets du dérèglement climatique sont et seront différents pour les catégories sociales et a priori plus délétères pour les ménages les moins dotés en ressources diverses (économiques, résidentielles mais aussi culturelles – à commencer par le diplôme)¹². Les populations pauvres ou aux ressources modestes seront moins à même de faire face à la dégradation de l'environnement. Pour ne prendre qu'un exemple, l'isolement social est un facteur décisif d'exposition aux effets délétères des canicules¹³, appelées à se multiplier. Le réchauffement climatique est par ailleurs plus intensément ressenti par les populations urbaines pauvres, soumises au phénomène des îlots de chaleur dans des environnements urbains très minéraux. Le CNLE rappelle ainsi que les inégalités d'exposition à un environnement dégradé se doublent d'inégalités d'accès à un environnement valorisé : les confinements ayant eu lieu durant l'épidémie de COVID19 ont ainsi mis en lumière l'inégal accès des ménages résidant en zone urbaine à des espaces verts, qui sont par ailleurs à même de les protéger lors des épisodes de canicule.

Enfin, en termes de participation, les catégories vulnérables (ménages pauvres ou en situation de grande pauvreté, mais aussi ménages modestes non pauvres, qui sont composés, principalement, d'ouvriers, d'employés et de petits indépendants) entretiennent une plus grande distance aux grands récits écologiques et enjeux jugés « abstraits » liés à la transition. Ces catégories de ménages se caractérisent également souvent par un plus grand éloignement vis-à-vis des institutions politiques, mais aussi des leviers de contrôle et de décision sur la vie économique et sociale, à travers une moindre participation, par exemple, aux associations, surtout à des postes de direction ou d'encadrement. Cette inégalité de participation constitue une des raisons pour lesquelles le « choc de participation »¹⁴ a été voulu par le Président de la République Emmanuel Macron¹⁵. Le CNLE est particulièrement bien placé pour rendre compte de ces mécanismes d'exclusion sociale et pour se saisir du traitement de la transition

¹¹ Duvoux, N. et Lelièvre, M. (dir.) (2021), *Trajectoires et parcours des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale*, Actes du séminaire Comité scientifique du CNLE-DREES.

¹² Ainsi, les plus grands risques liés à l'exposition de certaines catégories de travailleurs aux vagues de chaleur, notamment ceux du bâtiment et de l'agriculture, ont-ils été démontrés par Sahu, S., Sett, M. et Kjellstrom, T. (2013), « Heat exposure, cardiovascular stress and work productivity in rice harvesters in India: implications for a climate change future », *Industrial Health*, vol. 51, n° 4, p.424-431.

¹³ Laurent, É. (2021), « Construire une protection sociale-écologique : le cas de la France face aux canicules » *Sciences Po OFCE Working Paper*, n° 17, p. 1-26.

¹⁴ Le choc de participation est une réforme du CNLE, annoncée en 2019, qui a vu la place des personnes concernées du CNLE passer de 8 à 32 membres à partir de 2020. L'intensification de la participation a transformé l'institution, dans un sens analysé par le groupe de travail sur la participation au sein du CNLE, « CNLE : les leçons du "choc de participation" », mai 2023 : <https://www.vie-publique.fr/files/pdf/289783.pdf>

¹⁵ Voir, pour l'effectivité de ce choc, Johanna Barasz, Marine de Montaignac, France stratégie (2024), *Dans la peau de l'évaluateur : les leçons d'une expérience d'évaluation participative*, note de synthèse, janvier.

écologique, puisqu'il a vu, en 2019, le collège des personnes concernées grandement renforcé avec le passage de 8 à 32 membres.

1.3. Les inégalités sociales de contribution aux émissions : bilan carbone, contrainte sur la décarbonation et vulnérabilité budgétaire.

En termes de contribution aux émissions de gaz à effet de serre, le rapport prolonge et actualise les constats existants en s'appuyant sur les enseignements combinés des données de l'enquête Budget de famille (INSEE) et de données qualitatives portant sur le budget, les modes de vie, et le bilan carbone de ménages en situation de pauvreté (Chapitres 4 et 5), collectées en mobilisant la méthode de l'ethnocomptabilité (Encadré 2). L'ensemble des travaux convergent vers le constat de la relation croissante entre l'empreinte carbone et le niveau de vie (Chapitre 1). Le calcul des empreintes carbone des ménages métropolitains en 2017 à partir des données de l'enquête Budget de Famille¹⁶ fait ainsi ressortir un net gradient social dans le volume total d'émissions, allant de 12,4 tCO₂ annuelle moyenne pour les ménages vivant en situation de pauvreté à 23,9 tCO₂ annuelle moyenne pour les 30 % des ménages au niveau de vie le plus élevé (Chapitre 5). Selon ce mode de calcul, en 2017, les 10 % des ménages les plus pauvres en niveau de vie émettent en moyenne 2,4 fois moins de gaz à effet de serre que les 10 % les plus riches, et 3,1 fois moins que les 1 % des ménages les plus aisés. L'empreinte carbone attribue aux ménages les émissions de gaz à effet de serre des produits consommés. D'autres définitions de l'empreinte carbone amènent à d'autres écarts. En incluant les émissions liées aux investissements, réalisés en priorité par les individus les plus aisés, l'économiste Lucas Chancel¹⁷ calcule que les émissions des 10 % les plus riches représentent 9,5 fois celle des 10 % les plus pauvres en France en 2019.

Encadré 2 : Étudier la consommation des ménages pauvres et modestes, entre budgets des familles et ethnocomptabilité

Afin d'appréhender les inégalités sociales de contribution aux émissions mais aussi l'impact socialement différencié des politiques de transition écologique - qui peuvent s'accompagner par un renchérissement du prix de certains biens et services fortement émetteurs - il est nécessaire de documenter les écarts qui traversent la population française du point de vue des pratiques de consommation qui contribuent, directement ou indirectement, aux dégradations environnementales. Si plusieurs enquêtes statistiques documentent les pratiques de consommation en lien avec l'écologie (Enquêtes sur les Pratiques Environnementales des Ménages 2011 et 2016 [Commissariat Général du Développement Durable [CGDD]/Service des Données et études Statistiques [SDeS]], enquêtes Style de Vie en Environnement 2017 et Baromètre Écologie Environnement 2023 du panel Étude Longitudinale par Internet Pour les Sciences Sociales [ELIPSS] [CDSP - Sciences Po/CNRS]), les enquêtes « Budget de ménages » constituent, dans la plupart des pays occidentaux, une source d'ampleur pour documenter finement les écarts dans les pratiques de consommation, le volume et la structure des dépenses qu'elles occasionnent, et les mettre en relation avec les ressources et les caractéristiques socio-démographiques et résidentielles des ménages et de leurs membres.

¹⁶ Pottier, A., Eguienza et Combet, E. (2024), “Uncertainty in allocating carbon footprint : The case of French households”, *Working Paper*.

¹⁷ Chancel, L. (2022), “Global carbon inequality over 1990–2019”. *Nature Sustainability*, 5(11), 931-938. Calculs réalisés à partir des données de l'auteur par Maël Ginsburger.

Ce rapport (à commencer par le Tableau 1 et les Figures 2 à 5) s'appuie en partie sur l'exploitation de l'enquête Budget de famille 2017 de l'INSEE, à partir de 12 081 ménages ordinaires - ce qui exclut une partie de la population d'intérêt pour le CNLE - résidant en France métropolitaine. Le sociologue Maël Ginsburger a calculé plusieurs indicateurs à partir de cette enquête :

- L'estimation des volumes consommés de plusieurs biens et services source de dégradations environnementales - à partir des données directement collectées par les carnets de compte tenus par les enquêtés pendant une semaine afin de les amener à recenser l'ensemble de leurs dépenses, mais aussi des questionnaires remplis pour collecter des informations sur les dépenses rares ou par abonnement.
- L'estimation de la part occupée par différents postes budgétaires dans l'ensemble des dépenses.
- L'estimation de l'empreinte carbone du ménage, réalisée par Antonin Pottier, Janine Eguenta et Emmanuel Combet.
- L'estimation d'un Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation (ICD), visant à comparer l'ampleur des contraintes résidentielles, professionnelles, familiales, et budgétaires pesant sur le verdissement du mode de vie des ménages.

Afin de croiser les méthodes quantitatives et qualitatives, ce rapport s'appuie également sur des données produites par le sociologue Pierre Blavier à partir d'une enquête menée auprès de quatre ménages du cinquième collège du CNLE, dans le cadre d'une réflexion sur ces dernières et la transition écologique (Chapitre 6). Comme le précisait la lettre de mission, il s'agissait de « réaliser plusieurs monographies de ménages visant à documenter la capacité d'adaptation de leur comportement et de leur budget en réponse aux changements souhaités et induits par l'évolution réglementaire pour inciter à des conduites plus sobres ou par les nouvelles normes de consommation face aux enjeux environnementaux : de quelles marges de manœuvre disposent-ils ? Quelles sont les retombées attendues sur l'organisation de leur vie quotidienne ? »¹⁸.

Le sociologue a réalisé un entretien approfondi avec chacun d'eux, qui a permis de collecter de nombreuses informations sur leurs budgets et d'estimer leurs empreintes carbone respectives, avant que ce calcul initial ne soit affiné grâce à un deuxième contact téléphonique. L'enquête a porté sur leur situation budgétaire, entendue de manière monétaire mais en ouvrant à des aspects non-monétaires d'organisation de la vie quotidienne, et a également consisté à recueillir toutes les informations nécessaires au calcul de leurs empreintes carbone. Ces analyses, labellisées comme une méthode d'ethnocomptabilité¹⁹, permettent des développements à une échelle d'observation extrêmement fine et sont complémentaires à la production d'un Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation issu de l'exploitation de l'enquête Budget de Famille (voir infra).

Les données de l'enquête Budget de famille mobilisées dans ce rapport (Chapitre 5) ainsi que les données issues des entretiens menés avec quatre personnes membres du 5ème collège du CNLE (Chapitre 6) permettent d'analyser la « face cachée » de l'empreinte carbone, autrement dit les pratiques de consommation et de déplacement les plus émettrices, ainsi que

¹⁸ Lettre de mission, 9 février 2022.

¹⁹ Cottereau, A., Marzok, M.-M. (2012), *Une famille andalouse. Ethnocomptabilité d'une économie invisible*, Paris, Bouchène.

leur inégale diffusion dans la population. D'abord, il apparaît bien que c'est l'ensemble du mode de vie des ménages les plus pauvres qui, par sa frugalité, s'avère en moyenne moins nocif pour l'environnement que celui des autres ménages, en particulier des plus aisés (Tableau 1). En contraignant la mobilité, la taille des logements, le volume et le renouvellement des biens durables, mais aussi les volumes de viande (en particulier de viande bovine ou ovine), la faiblesse du revenu s'accompagne de modes de vie plus sobres et moins émetteurs. Elle se traduit par une frugalité à laquelle ne sont pas nécessairement adossées d'intentions écologiques²⁰. Si cette frugalité est souvent vécue sur le mode de la contrainte, elle s'accompagne d'une éthique de la parcimonie et d'habitudes de « débrouille » souvent en adéquation avec les objectifs de transition : évitement du gaspillage alimentaire, potager lorsque le logement le permet, allongement de la durée de vie des objets par la réparation ou l'achat d'occasion, etc.²¹

Toutefois, l'ampleur de l'écart diffère considérablement selon les pratiques considérées. La faiblesse de l'empreinte carbone des 10 % des ménages les plus pauvres s'explique d'abord par la faiblesse de leurs déplacements. La mobilité quotidienne, qui se traduit par un usage fréquent de l'automobile, est de moindre ampleur pour la plupart des ménages les plus pauvres: malgré des véhicules généralement plus consommateurs car plus anciens, ils ne consomment en moyenne que 301 litres de carburant par an, contre 608 litres pour les 30 % des ménages les plus aisés. Ce constat s'explique à la fois par la part élevée de ménages ayant une consommation de carburant nulle (car ils ne sont pas motorisés pour 39 % d'entre eux, contre 19 % en moyenne) mais aussi par la multiplication des situations de chômage ou d'inactivité, qui amènent celles et ceux qui y sont confrontés à un repli domestique, limitant, de fait, la nécessité de se déplacer au quotidien. Les ménages les plus pauvres sont également plus frugaux dans leur mobilité de longue distance – le plus souvent en avion ou en voiture –, en particulier du fait de la rareté des départs en vacances. Ainsi, 59 % des ménages pauvres et modestes n'ont effectué aucun séjour de plus de trois nuits hors de leur domicile au cours de la dernière année, contre seulement 12 % des ménages aisés. Inversement, les forts consommateurs de voyages à l'étranger sont avant tout les ménages les plus aisés : 20 % des ménages les plus riches (les 10 % au niveau de vie le plus élevé) ont effectué au moins deux séjours à l'étranger de plus de trois nuits, contre moins de 4 % des ménages parmi les 30 % les moins aisés.

²⁰ Ginsburger, M. (2020), « De la norme à la pratique écocitoyenne : Position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté » *Op. cit.*, ; Coulangeon, Ph., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. (2023), *La conversion écologique des Français : contradictions et clivages*, *Op. cit.*,

²¹ Comby, J.-B. (2015), « À propos de la dépossession écologique des classes populaires », *Savoir/Agir*, vol. 3, n° 33, p. 23-30 ; Collectif Rosa Bonheur. (2019), *La Ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Paris, Éditions Amsterdam ; Ginsburger, M. et Madon J. (2023), « Faire durer ses objets, une pratique distinctive ? Consommation et frontières de classe chez les ménages aisés », *Sociologie*, vol. 14, n° 1, p. 29-48.

Tableau 1 : Pratiques de consommation ordinaire et niveau de vie : le grand fossé

Niveau de vie	1-10	10-30	30-70	70-100	D9/D1
Volume moyen de viande bovine fraîche ou surgelée (en kilogramme par an par UC)	8	10	11	11	1,45
Volume moyen de viande (y compris plats préparés à base de viande, en kilogramme par an par UC)	37	45	49	48	1,32
Volume annuel moyen d'eau minérale (en litre par an par UC)	47	70	71	78	1,71
Volume estimé annuel moyen d'achats énergétiques (en Kilowattheure PCI par UC)	37	46	50	52	1,58
Dépense moyenne annuelle en eau courante (en euros par UC)	214	214	216	234	1,21
Nombre de véhicule (par personne de 18 ans ou plus)	0,5	0,6	0,7	0,8	1,62
Volume estimé des achats en carburants et lubrifiants (en litres par UC, sur 12 mois)	301	337	498	608	2,14
Nombre de séjours en France (par UC)	0,5	0,4	0,6	0,9	2,36
Nombre de séjours à l'étranger (par UC)	0,2	0,1	0,2	0,4	3,35
Nombre de vêtements de dessus achetés (sur 2 mois, par personne)	2,2	2,1	2,3	2,8	1,3
Nombre de biens durables achetés (sur 12 mois, par UC)	2,6	2,3	3,0	3,7	1,60
Part des achats d'occasion sur les 12 derniers mois	13%	11%	7%	5%	0,37

Source : INSEE, Budget de Famille 2017. Calculs effectués par Maël Ginsburger.

Champ : Ensemble des ménages ordinaires métropolitains (N = 12 081).

Note : D9/D1 = Moyenne des 10 % des ménages au niveau de vie le plus élevé/Moyenne des 10 % des ménages au niveau de vie le plus faible.

Lecture : En France en 2017, les 10 % des ménages les plus pauvres achètent en moyenne huit kilogrammes de viande bovine fraîche ou surgelée par an et par unité de consommation. La consommation moyenne des 10 % des ménages les plus aisés est 1,45 fois plus importante. Les déciles sont calculés relativement au niveau de vie pour l'ensemble des ménages métropolitains.

L'alimentation, les consommations d'énergie à domicile ou les achats de biens durables sont des domaines où les ménages pauvres et modestes continuent de se distinguer des autres, en particulier les plus aisés (Tableau 1) : les ménages parmi les 30 % les moins aisés consomment, en moyenne, moins de viande et en particulier de viande bovine, et ce malgré leur goût affiché pour ce type d'aliment (Chapitre 8). Le prix élevé de la viande bovine (bœuf mais surtout veau), dont l'écart avec le reste des produits alimentaires ne cesse de se creuser depuis 2003²², explique en partie le maintien d'une consommation plus faible des ménages les moins aisés. Si l'écart entre les ménages parmi les 30 % les moins aisés et les ménages parmi les 30 % les plus aisés est le plus faible pour les dépenses en eau courante, il est en revanche plus important pour l'eau minérale (47 litres en moyenne par an et par habitant pour les 10 % des ménages les plus pauvres contre 78 pour les 30 % des ménages les plus aisés), dont le conditionnement est souvent source de dégradations environnementales. Les volumes d'énergie consommés par les ménages pauvres pour se chauffer ou pour faire fonctionner les appareils

²² Ginsburger, M. (2023), *L'écologie en pratiques : consommation ordinaire et inégalités en France depuis les années 1980*, Thèse de doctorat en sociologie, Paris, Institut d'études politiques de Paris-Sciences Po.

électriques (électricité, gaz, ou fuel notamment) sont également largement inférieurs à ceux des autres ménages, du fait des surfaces de logement plus faibles, et de leur moindre équipement en appareils électriques. Notons enfin que les ménages les plus pauvres ont des flux d'achat de biens durables moins importants que les autres, qu'il s'agisse des achats vestimentaires, de biens d'équipement ou de biens de loisirs, dont l'empreinte carbone directe (liée à la consommation d'électricité) et/ou indirecte (liée à la fabrication, l'acheminement et la mise au rebut) est substantielle. Malgré la diffusion des plateformes en ligne de vente et d'achats de biens durables, l'achat d'occasion demeure avant tout le fait de ménages peu aisés (la part des équipements achetés d'occasion est, dans les ménages parmi les 10 % les moins aisés, trois fois supérieure à celle des ménages parmi les 10 % les plus aisés).

En somme, il est important de rappeler que les ménages pauvres achètent des biens durables moins souvent, et lorsqu'ils le font, ceux-ci sont moins fréquemment achetés neufs. Pour les ménages pauvres, la consommation - et l'empreinte carbone induite - apparaît le plus souvent réduite au strict nécessaire - voire tombe trop souvent en-deçà - du fait de la faiblesse cumulée des revenus, de la surface des logements et - plus largement - de l'intégration sociale. Rappelons à ce titre que si la contrepartie de la consommation est bien souvent une empreinte environnementale plus importante, « consommer, ce n'est pas seulement dépenser ni acquérir des biens matériels, c'est bel et bien prendre sa part de la vie sociale »²³. La faiblesse de l'empreinte carbone et des pratiques de consommation dont elle est la traduction, se retrouve chez les ménages pauvres enquêtés par Pierre Blavier (Chapitre 6). Ainsi, aucun des quatre ménages rencontrés n'a une empreinte carbone estimée supérieure à la moyenne nationale (environ 9 tEqCO₂ par an et par personne), et là où l'empreinte carbone des ménages aisés est davantage le fait de consommation de loisirs (biens, mais aussi services de restauration, de transports d'agrément, etc.), celle des ménages les plus pauvres est liée aux dépenses alimentaires (de 23 % à 45 % de l'empreinte totale estimée) et liée à la mobilité quotidienne pour les deux ménages motorisés. Dans le cas de Myriam (Encadré 3), qui réside à Marseille avec sa fille et qui n'est pas motorisée, l'empreinte carbone est estimée à 4 tEqCO₂ dont seules 2,4 t sont effectivement dues à ses pratiques de consommation (les 1,6 t restantes étant automatiquement et indistinctement imputées par le simulateur utilisé à l'ensemble des individus pour rendre compte des émissions induites par les services publics), ce qui apparaît notablement faible en comparaison avec l'ensemble des Français.

Mais comme les exemples de Myriam - qui réside dans une grande ville, n'a pas d'emploi et n'est pas motorisée - et de Bernard, résidant dans une petite ville et effectuant l'essentiel de ses déplacements en voiture, en particulier pour se rendre sur son lieu de travail, les empreintes carbone des personnes pauvres et modestes peuvent connaître des variations substantielles. Antonin Pottier et ses co-auteurs²⁴ notaient déjà l'importance du lieu de résidence : contrainte d'utiliser sa voiture lorsqu'elle en possède une, une personne pauvre (1er décile des niveaux de vie) qui vit en milieu rural émet ainsi plus de CO₂ qu'un individu plus aisé (6ème décile) qui réside en ville-centre.

²³ Baudelot, C. et Establet, R. (1994), *Maurice Halbwachs : consommation et société*, Paris, Puf.

²⁴ Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Revue de l'OFCE*, Op.cit.,

Verbatim d'Emmanuel Combet (Ademe)

« L'idée que les plus riches pollueraient plus que les plus pauvres est à nuancer. Des travaux que j'ai menés ont pu établir en effet que 25 % des plus pauvres émettent plus que 25 % les plus riches. Je ne pense pas que le ménage qui a été présenté fasse partie des émetteurs les plus bas. Il convient en outre de s'intéresser à la surface du logement, au mode de chauffage, aux déplacements quotidiens en voiture individuelle. Il importe de tenir compte de la situation de mal-être tout en réaffirmant l'action environnementale qui veut que cette personne doive réduire ses émissions. Je serais très intéressé par les discussions sur la capacité d'agir, ce qui permettrait de trier entre le fait de ne pas vouloir et de ne pas pouvoir. »

Les modes de vie, l'usage régulier de l'automobile en particulier, opèrent une différenciation en termes d'émissions, même si, comme le montre l'exemple de Bernard (Encadré 5), cet usage régulier n'implique pas nécessairement une empreinte carbone individuelle supérieure à la moyenne nationale. Ajoutons qu'une seconde différence entre Myriam et Bernard est que ce dernier occupe un emploi. Or, c'est précisément au carrefour du lieu de résidence et du statut d'activité du ménage que peut se comprendre une part majeure des écarts d'émissions au sein des ménages pauvres et modestes. Ainsi, un ménage composé uniquement d'actifs occupés ou d'étudiants résidant dans une commune rurale a en moyenne, en 2017, une empreinte carbone équivalente à plus de deux fois celle d'un ménage résidant dans l'agglomération parisienne et composé uniquement de chômeurs ou d'inactifs. Cet écart est en partie dû au fait que les premiers comportent souvent plus de personnes que les seconds mais pas seulement. À nouveau, l'utilisation de l'automobile induite par l'habitat peu dense et par les contraintes liées aux déplacements professionnels demeure au cœur de l'hétérogénéité des empreintes carbonées des ménages pauvres et modestes.

Si l'existence et l'inégale distribution des contraintes (résidentielles, budgétaires, familiales ou professionnelles) posées sur l'accès à des pratiques de consommation moins émettrices sont connues, peu de travaux ont directement cherché à en mesurer l'occurrence et le cumul dans les différents groupes sociaux. Or une mesure synthétique de ces contraintes apparaît comme un contrepoint nécessaire pour lire et interpréter la mesure synthétique que constitue l'empreinte carbone. De par son contexte de production²⁵ comme dans son usage, cette mesure est porteuse d'une forme de responsabilisation individuelle vis-à-vis de l'ampleur des émissions induites par les modes de vie et de consommation. Elle fournirait, en somme, une mesure de la part des responsabilités de chacun dans les dégradations environnementales à l'œuvre, impliquant que des changements dans les modes de vie et de consommation à l'échelle individuelle pourraient permettre de réduire cette part de responsabilité. Or si l'ampleur des émissions induites par la consommation et le mode de vie diffère selon les groupes sociaux, ceux-ci ne sont pas non plus soumis aux mêmes contraintes pour adopter des pratiques moins émettrices.

En contraignant la mobilité, la taille des logements, le volume et le renouvellement des biens durables, mais aussi les volumes de viande (en particulier de viande bovine ou ovine), la faiblesse du revenu s'accompagne d'un mode de vie plus sobre et moins émetteur. Elle se traduit par une forme de frugalité à laquelle ne sont pas nécessairement adossées des intentions

²⁵ Le terme « empreinte carbone » a été popularisé grâce à une campagne publicitaire de 250 millions de dollars menée par la compagnie pétrolière et gazière BP entre 2005 et 2007 afin de mettre l'accent sur la responsabilité individuelle dans le changement climatique.

écologiques²⁶ — nous y reviendrons. Deux éléments doivent tout de même être notés afin d'apprécier l'ampleur de la sur-contribution des ménages aisés au réchauffement climatique. D'abord, l'ampleur des émissions varie également selon d'autres facteurs d'inégalité, en particulier la localisation résidentielle : contrainte d'utiliser sa voiture lorsqu'elle en possède une, un ménage pauvre qui vit en zone rurale (maisons dispersées) émet ainsi presque autant de CO₂ qu'un ménage moyen (4^{ème}-7^{ème} décile) qui réside dans une zone entourée d'immeubles ou mixte (immeubles et maisons – Figure 2). Ensuite, notons que si, en valeur absolue, les émissions tendent à croître avec le revenu, l'empreinte carbone associée à chaque euro consommé tend à l'inverse à diminuer lorsque le revenu augmente. La consommation de certains biens particulièrement carbonés — liée à l'alimentation ou à l'énergie — est particulièrement rigide, ne variant que peu lorsque le revenu augmente. Dits de « nécessité », ces biens constituent souvent des sources de dépenses incompressibles, alors que certaines dépenses de loisirs plus faiblement carbonées croissent particulièrement lorsque le revenu augmente. Notons toutefois que cette relation disparaît lorsqu'est également mesurée l'empreinte carbone liée à l'épargne et aux investissements — dont les volumes croissent très fortement avec la hausse du revenu.

Parce qu'elle permet d'estimer — et donc de quantifier — les volumes d'émission induits par les activités sociales des différents groupes sociaux, l'empreinte carbone constitue un outil majeur d'appréciation des inégalités de contribution qui les traversent. Pour autant, elle est peu adéquate lorsqu'il s'agit de mettre en évidence les pratiques — et derrière les mécanismes sociaux — qui amènent les ménages aux revenus les plus élevés à avoir en moyenne des volumes d'émission plus élevés. Les recherches en sociologie portant sur la consommation, les styles de vie et le rapport à l'écologie ont permis de mettre en évidence trois grands ensembles de mécanismes générateurs d'inégalités dans les pratiques de consommation les plus émettrices²⁷ : les conditions matérielles d'existence, les dispositions (valeurs, habitudes, goûts) acquises durant leur socialisation, mais aussi, en dernier lieu seulement, le rapport hétérogène aux préoccupations environnementales et aux injonctions à la transition écologique des modes de vie. Selon le sociologue Maël Ginsburger²⁸, les conditions matérielles d'existence cela renvoient à l'emboîtement des contraintes et des ressources budgétaires (liées au revenu), résidentielles (taille, localisation, morphologie et condition d'occupation du logement), familiales (taille et composition du ménage) et professionnelles (temps de travail, éloignement du lieu de travail). Celles-ci constituent le cadre immédiat dans lequel les pratiques sont exercées et leur combinaison est la principale source de différenciation dans les pratiques de consommation ordinaires génératrices de gaz à effet de serre. C'est ainsi avant tout parce que les ménages aisés ont une faible contrainte budgétaire, mais aussi souvent un grand logement situé à distance de leur lieu de travail qu'ils ont des pratiques particulièrement émettrices. À l'inverse, le cumul des contraintes matérielles limite de fait la consommation des ménages les plus pauvres. Cette prééminence des conditions matérielles d'existence laisse entrevoir l'existence d'une norme de consommation abondante²⁹ transversale à la quasi-totalité des groupes sociaux, dans laquelle la moindre consommation est avant toute chose le produit d'une contrainte.

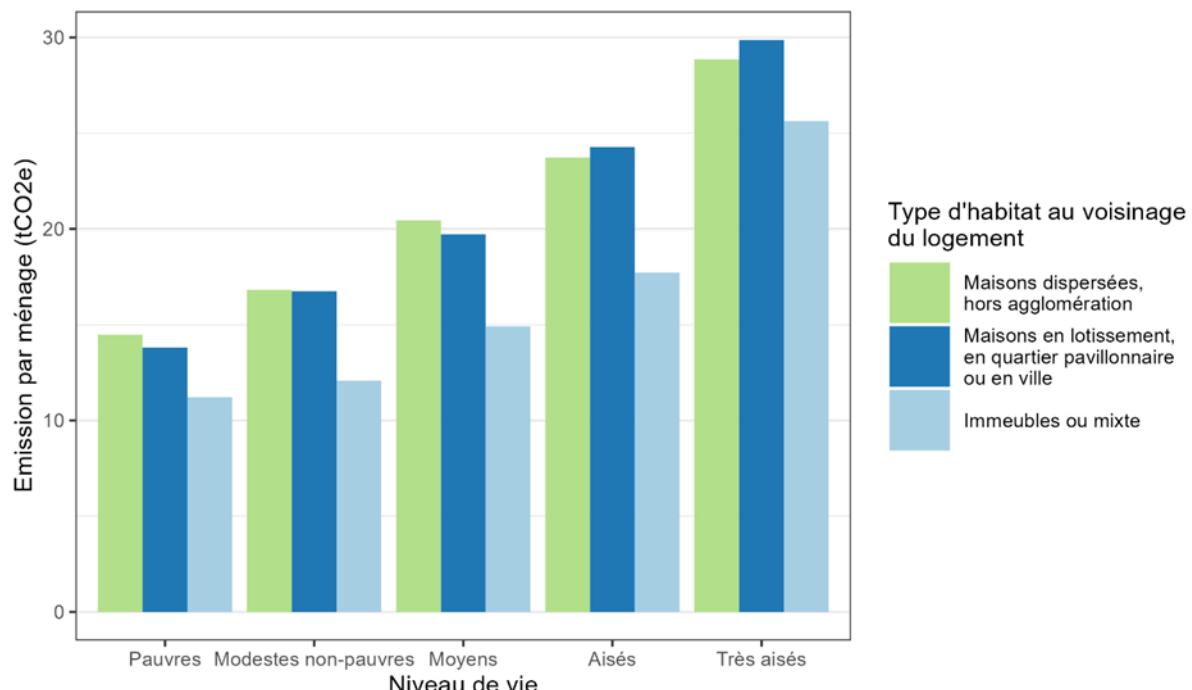
²⁶ Ginsburger, M. (2020), « De la norme à la pratique écocitoyenne : position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté », *Op. cit.*, ; Coulangeon, Ph., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. D. (2023), *La conversion écologique des Français : contradictions et clivages*, *Op. cit.*,

²⁷ Voir Ginsburger, M. (2023). *L'écologie en pratiques : consommation ordinaire et inégalités en France depuis les années 1980* (Doctoral dissertation, Institut d'études politiques de Paris-Sciences Po).

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Dubuisson-Quellier, S. (2022), « How does affluent consumption come to consumers ? A research agenda for exploring the foundations and lock-ins of affluent consumption », *Consumption and society*, vol. 1, n° 1, p. 31-50.

Figure 2. Moyenne des émissions selon le niveau de vie et le lieu d'habitation



Source : INSEE, BdF 2017, Calculs effectués par Maël Ginsburger à partir des estimations de l'empreinte carbone par ménage réalisées par Pottier, Eguenta et Combet ([2024], “Uncertainty in allocating carbon footprint: The case of French households”, *Working Paper*).

Champ : Ménages ordinaire résidant en France métropolitaine.

Note : « Pauvres » = niveau de vie inférieur au seuil de 60% du niveau de vie médian ; « Modestes non pauvres » = niveau de vie supérieur au seuil de 60% du niveau de vie médian mais inférieur au 4^{ème} décile de niveau de vie ; « Moyens » = niveau de vie compris entre le 4^{ème} décile et le 7^{ème} décile de niveau de vie ; « Aisés » = niveau de vie compris entre le 7^{ème} décile et le 9^{ème} décile de niveau de vie ; « Très aisés » = niveau de vie supérieur au 9^{ème} décile de niveau de vie.

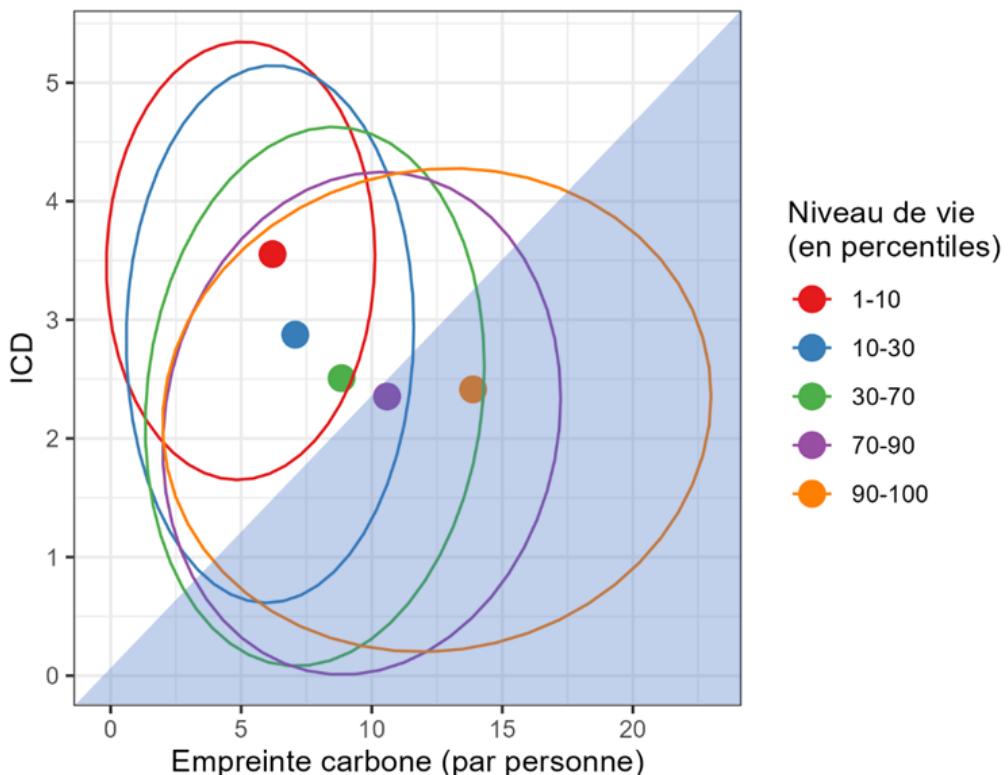
Lecture : En France en 2017, les ménages pauvres vivant en maisons dispersées hors agglomération ont une empreinte carbone moyenne de 14,5 tCO₂e.

Notons néanmoins qu'en dépit de leur empreinte carbone souvent plus faible, les ménages pauvres – et dans une moindre mesure les ménages modestes non pauvres – tendent à également à cumuler une plus grande variété de contraintes pesant sur la poursuite de la décarbonation de leurs modes de vie. Parmi les douze indicateurs retenus dans l'Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation (ICD) construit par Maël Ginsburger (Chapitre 5), les ménages pauvres en cumulent en moyenne 3,4 contre 2,4 pour les ménages aisés. 78 % des ménages pauvres déclarent au moins 3 contraintes, contre 55 % des ménages modestes non pauvres et 44 % des ménages aisés. Ces contraintes sont d'abord – et sans surprise – budgétaires : 79 % des ménages pauvres sont également pauvres en reste pour vivre³⁰, contre 35% des ménages modestes non pauvres et 6 % des ménages aisés. Mais le cumul plus important de contraintes chez les ménages pauvres se maintient y compris lorsque l'indicateur de reste pour vivre est extrait de l'indice, puisque seuls 84,6 % des ménages pauvres cumulent au moins deux des dix contraintes restantes contre 72,2 % des ménages aisés. Notons toutefois que ces contraintes sont de nature hétérogène selon le niveau de vie : elles concernent d'abord les achats

³⁰ Le reste pour vivre renvoie au revenu restant une fois les dépenses contraintes acquittées. La pauvreté en reste pour vivre correspond aux ménages ayant un reste pour vivre par unité de consommation (UC) inférieur à 60% du reste pour vivre par UC médian.

de produits moins impactants et les consommations d'énergie à domicile pour les plus pauvres et modestes, et davantage les transports pour les plus aisés, qui résident fréquemment plus loin de leur lieu de travail et ont un accès déclaré moindre aux transports en commun. Ainsi, les ménages pauvres ont des modes de vie moins émetteurs que les ménages aisés mais ont également de plus faibles marges de manœuvre pour atténuer leur impact, les choix d'approvisionnement en biens de consommation et les possibilités de modifier la performance énergétique de leur logement étant bien plus souvent restreints.

Figure 3. L'espace des possibilités de décarbonation des modes de vie



Source : INSEE, BDF 2017. Figure réalisée par Maël Ginsburger

Champ : Ménages ordinaires résidant en France métropolitaine (N= 12 081)

Note : ICD = Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation (voir Chapitre 5). Empreinte carbone exprimée en Tonnes équivalent CO₂. Estimation de l'empreinte carbone par personne réalisée à partir des calculs de Pottier, Eguienta et Combet ([2024], “Uncertainty in allocating carbon footprint: The case of French households”, *Working Paper*).

Lecture : Les points représentent la position moyenne des différentes tranches de niveau de vie. Les ellipses représentent la concentration de 80% des ménages de cette tranche.

Cumulé à la mesure de l'empreinte carbone, l'ICD peut alors servir de boussole pour concevoir des politiques de transition écologique adaptées aux émissions effectives et aux contraintes structurelles auxquelles les différents groupes sociaux sont inégalement confrontés. En particulier, l'efficacité des politiques de responsabilisation visant à infléchir les comportements en promouvant une norme d'écocitoyenneté apparaît très largement limitée au-delà d'une fraction restreinte de la population dont l'empreinte carbone est élevée et les contraintes dans la mise en œuvre de pratiques visant à la réduire particulièrement faibles.

La Figure 3 positionne les ménages selon leur empreinte carbone (par personne) et le nombre de contraintes sur la décarbonation qu'ils subissent. Les ménages sont regroupés au sein de cinq tranches de niveau de vie pour lesquelles les points représentent les moyennes, et

les ellipses, la concentration de 80 % des ménages appartenant à cette tranche. Une diagonale partage le plan en deux parties : le triangle blanc représente la part des ménages particulièrement contraints relativement à l'ampleur de leur empreinte individuelle, tandis que le triangle bleu représente la part des ménages ayant une empreinte élevée relativement aux contraintes qu'ils subissent. Cette zone, située au sud-est du graphique et dont sont exclus l'essentiel des ménages situés en-deçà du troisième décile de niveau de vie devra sans doute constituer, à l'avenir, la cible première des politiques de transition écologique des modes de vie et des travaux académiques visant à saisir les ressorts des résistances au verdissement des modes de consommation.

Encadré 3 : Myriam et Bernard – des émissions carbone (sous) contraintes

	Niveau de vie (mensuel, par UC)	Empreinte carbone individuelle	Transports	Alimentation	Total transports & alimentation
Myriam	1173	4,0	0,4 [10%]	1,6 [45%]	2 [51%]
Bernard	1100	8,4	3,8 [45%]	2,1 [25%]	5,9 [70%]

Calculs effectués par Pierre Blavier, à l'aide de l'application Nos gestes Climats de l'Ademe.

La sobriété du mode de vie de Myriam : entre contraintes familiales, difficultés budgétaires et insertion associative

Âgée de 37 ans, Myriam a connu un cumul de difficultés familiales et de problèmes de santé lourds. Une maladie chronique proche de la sclérose en plaques lui est diagnostiquée lorsqu'elle a vingt ans, ce qui lui confère une pension d'adulte handicapé à hauteur de 60 % (956,55 euros). Elle vit séparée du père de sa fille en raison des problèmes d'alcool de ce dernier. Celui-ci ne paie la pension alimentaire que de manière erratique. La fille de Myriam connaît actuellement des problèmes scolaires : diagnostiquée comme dyslexique et dysorthographique, elle est aussi victime de harcèlement scolaire. Pourtant, Myriam a une position qui pourrait être qualifiée de combative (ou mobilisée) déjà relevée/décrise pour d'autres ménages précaires (Blavier, 2019), comme en témoignent tout à la fois la tenue de sa vie quotidienne, son engagement dans le cinquième collège du CNLE, mais aussi une démarche explicite de recherche de mobilité ascendante sociale pour sa fille. Cela s'accompagne d'une certaine prénance d'un discours d'auto-justification insistant auprès de l'enquêteur sur son insertion et son utilité sociales, et son savoir-faire en matière de tenue de son quotidien et de gestion de ses dépenses (« J'économise tout le temps » ; « Je me rends compte que j'ai pas mal de trucs » ; « Je fais attention »). Plus concrètement, cet espoir de s'en sortir se traduit par le refus d'habiter en Habitation à Loyer Modéré (HLM), alors qu'elle peut y prétendre du fait de sa situation. Elle loue un appartement du parc privé dans le 4^{ème} arrondissement de Marseille. L'emplacement de ce logement permet à sa fille d'être scolarisée à proximité, dans un collège privé d'obédience catholique payant. Par exemple, le coût mensuel des frais de cantine y est de l'ordre de 200 euros, ce qui semble très élevé par rapport à l'ensemble du budget de Myriam. L'aspect marquant du ménage que forme Myriam et sa fille est son insertion dans un large réseau de solidarités qui lui permet de « joindre les deux bouts » : il constitue un exemple d'une pauvreté « intégrée »³¹ du fait de multiples soutiens. Le ménage bénéficie classiquement d'un certain nombre d'aides sociales : l'Allocation Adulte Handicapé (AAH) de Myriam - sa principale source de revenu -, la prise en charge d'une très large partie des frais de santé, la

³¹ Paugam, S. (2005), *Les formes élémentaires de la pauvreté*, Paris, Puf.

pension alimentaire que le père est contraint de verser, même si ces versements ne sont pas réguliers. S'ajoute le soutien familial des frères de Myriam via le don de mobilier, un soutien financier occasionnel et des cadeaux en contre-don de la garde périodique de son filleul. Enfin, Myriam est très insérée dans les associations caritatives marseillaises, notamment en lien avec sa croyance religieuse catholique. Cela se manifeste dans le choix qu'elle a fait de scolariser sa fille dans une école catholique, dans son adhésion aux valeurs du mouvement associatif d'obédience catholique, ou par son insertion dans un réseau amical catholique. En outre, elle participe à une épicerie solidaire où elle se rend chaque lundi matin pour « filer un coup de main », et qui constitue son principal canal d'approvisionnement, rendant accessibles des produits trop onéreux en grandes surfaces.

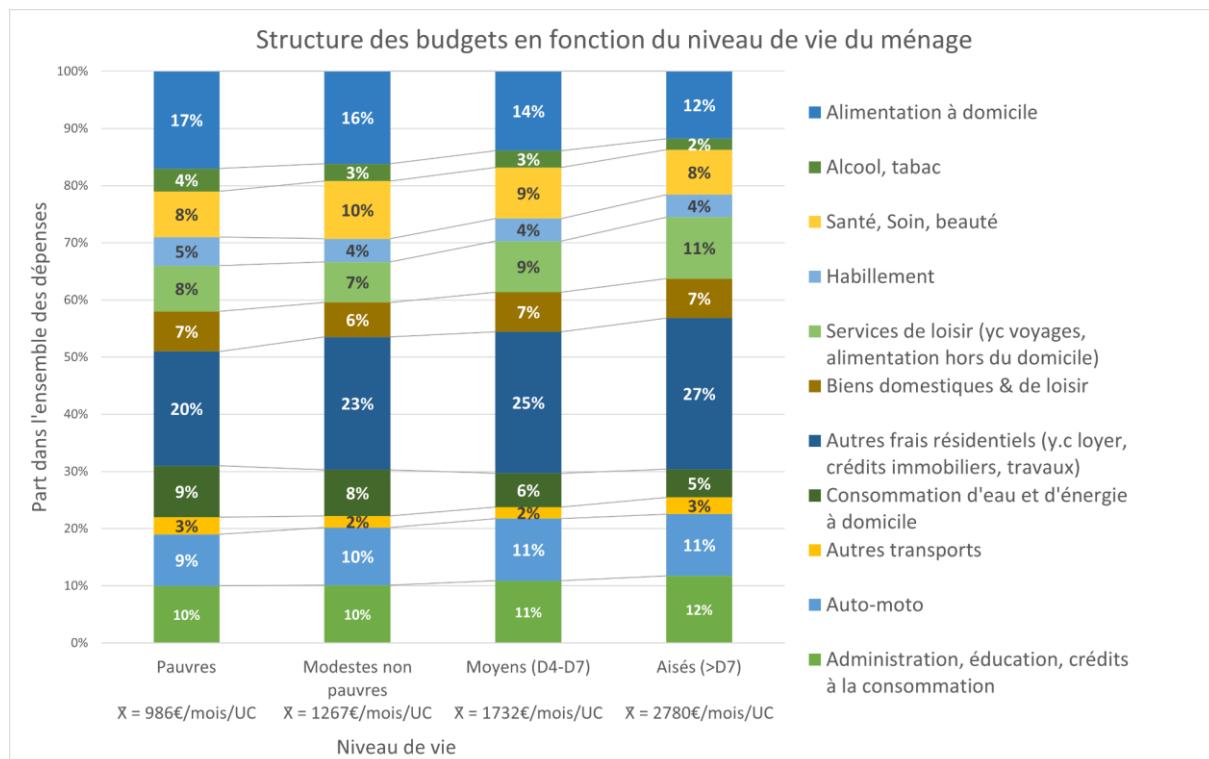
Bernard : une empreinte carbone faible mais contrainte par le poids de l'automobile dans un contexte rural

Âgé de 28 ans, fils d'une employée de banque et d'un père actuellement fonctionnaire à la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) ayant « gravi les échelons » et récemment muté, au moment de l'enquête (2022-2023) Bernard est logé gratuitement dans le sous-sol de ses grands-parents dans une petite ville du sud-ouest de la France. Son budget mensuel est de l'ordre de 1 100 euros mensuels, soit approximativement le niveau du seuil de pauvreté monétaire (à 60 %), avec un déficit d'une centaine d'euros. Bernard est arrivé chez ses grands-parents suite à un parcours heurté, d'abord en études post-bac et ensuite sur le plan professionnel. En effet, il connaît successivement plusieurs emplois dans différentes villes du sud-ouest de la France, comme commercial en porte-à-porte, ou plus récemment comme créateur d'une société d'édition de jeux de société que le contexte épidémique a empêché de se développer. Lors de notre premier entretien, en mai 2022, il travaille depuis quelques mois comme surveillant dans un collège qui se trouve au coin de la rue de ses grands-parents, avant de ne pas être repris à la rentrée de septembre et de passer au Revenu de Solidarité Active (RSA). Au-delà de ses grands-parents, toute une partie de sa famille habite également dans la même petite ville. Cette trajectoire l'a amené à s'ancrer dans un périmètre géographique assez large, du fait de son insertion familiale, de ses études, et de ses expériences professionnelles. Ces dernières se sont accompagnées de l'acquisition à la fois d'une voiture neuve pour remplacer la vieille Mitsubishi reçue de sa mère, et d'un appartement acheté à crédit à Cahors en 2017. Sa voiture lui permet de faire ses déplacements personnels et professionnels : elle est largement utilisée pour ces derniers. L'appartement a été mis en location lorsque Bernard a cessé de travailler du côté de Cahors : il lui procure le revenu d'un loyer, mais qui ne couvre pas ses frais. Bernard songe donc à le revendre. Bernard connaît ainsi une trajectoire de relatif déclassement de classes moyennes provinciales. La centralité automobile, rendue nécessaire pour relier toutes les communes évoquées et dont Bernard s'est fait le relais lors des séances du CNLE, est au cœur des contraintes qui pèsent sur son empreinte carbone actuelle. C'est à l'aune de ces éléments qu'il faut comprendre les prises de position de Bernard lors des séances du CNLE, qui rappellent le positionnement des Gilets jaunes³², voir annexes au Chapitre 6). Bernard a en effet une empreinte carbone estimée substantielle - bien que légèrement inférieure à l'empreinte carbone moyenne des Français, de 9,2 t CO₂ éq. par personne - alors même qu'il vit seul. Cela tient principalement à la place qu'y occupent les déplacements automobiles, comptant pour près de la moitié (45 %) de son empreinte carbone.

³² Blavier, P. (2021), *Gilets jaunes, la révolte des budgets contraints*, Paris, Puf.

Enfin, il est important de constater qu'en proportion de leurs budgets, les ménages pauvres sont plus consommateurs de biens et de services fortement émetteurs (énergie), dont l'acquisition a bien souvent le statut de nécessité (Figure 4) : ainsi 9 % du budget des ménages pauvres est consacré aux dépenses d'énergie à domicile (eau, électricité et combustibles) contre 5 % du budget des ménages aisés. Ils sont ainsi plus susceptibles d'être impactés par une hausse de leur prix, alors même qu'ils en consomment moins (en valeur absolue - voir Tableau 1). Il est ainsi établi que si « en valeur absolue, les riches consomment nettement plus d'énergies fossiles et émettent nettement plus de CO₂ que les pauvres, c'est l'inverse en proportion du revenu »³³. Il en va de même pour la consommation alimentaire à domicile, dont le poids demeure plus important dans le budget des ménages pauvres (17 %) et modestes (16 %) que des ménages aisés (12 %). De même, un renchérissement du prix de la viande ou un report vers des produits alimentaires à l'impact carbone plus faible mais plus onéreux (Chapitre 4) est susceptible de peser plus lourdement sur les budgets des ménages pauvres.

Figure 4 : Structure des budgets en fonction du niveau de vie du ménage



Source : INSEE, Budget de Famille 2017. Calculs effectués par Maël Ginsburger.

Champ : Ensemble des ménages ordinaires métropolitains (N= 12 081).

Comme l'indique la Figure 5, cette vulnérabilité aux renchérissements potentiels liés à la transition n'est toutefois pas la même, pour les ménages pauvres et modestes, en fonction du lieu de résidence et du statut d'activité. Ainsi, les ménages chômeurs ou inactifs résidant en zones rurales ou dans les villes moyennes - dont les logements, plus grands, sont également plus occupés par des personnes aux modes de vie moins extravertis - sont plus souvent en situation de précarité énergétique ou sont les plus susceptibles de s'y retrouver suite à un renchérissement du prix de l'eau, de l'électricité ou des combustibles : ces dépenses représentent déjà, en 2017, en moyenne 10 à 12 % de leurs budgets. Le poids déjà occupé par les loyers (ou plus rarement les crédits) dans le budget des ménages résidant en agglomération

³³ Quirion, Ph. (2022), « Les outils économiques pour favoriser la transition écologique et leurs effets distributifs. », *Op. cit.*

parisienne (27 à 29 % du budget total) s'ajoute aux contraintes évoquées ci-dessus et dissuade d'autant plus d'effectuer des travaux de rénovation énergétique, rendant d'autant plus nécessaires les aides disponibles pour ces ménages. À l'inverse, les dépenses liées à l'utilisation de l'automobile (ou plus rarement des deux-roues motorisés) occupent une part majeure dans le budget des ménages pauvres ou modestes, actifs ou étudiants et résidant dans une commune rurale (17 %). Ces catégories de ménages pauvres et modestes sont les plus exposées à tout renchérissement du prix du carburant. Ce point invite à souligner la tension, déjà mise en lumière par certains économistes³⁴, entre objectif redistributif et objectif de transition écologique. Ce rapport a précisément pour vocation de proposer des solutions à cette tension, solutions qui passent par un renouvellement du contrat social entre les différentes catégories de la population.

Figure 5 : Structure des budgets des ménages pauvres et modestes en fonction de leur lieu de résidence et de leur statut d'activité



Source : INSEE, Budget de Famille 2017. Calculs effectués par Maël Ginsburger.

Champ : Ensemble des ménages ordinaires métropolitains dont le niveau de vie les situe parmi les 40 % des ménages les plus pauvres (N= 4 969).

Notes : (1) Les villes moyennes sont les communes de 20 000 à 100 000 habitants. Compte tenu des faibles effectifs dans chacune des catégories, les estimations données doivent être interprétées avec prudence.

Ainsi, le rapport souligne l'ampleur des inégalités qui traversent (1) les émissions de gaz à effet de serre et les pratiques de consommation qui les induisent, (2) les contraintes pesant sur les possibilités, pour les ménages, de les atténuer, et (3) les effets possibles du renchérissement des biens et services à fortes émissions sur les budgets des ménages.

³⁴ Gollier, Ch. (2019), *Le climat après la fin du mois*, Paris, Puf.

L'ampleur de ces inégalités entre ménages pauvres et ménages aisés permet de souligner la *contrainte écologique paradoxale* qui affecte les ménages pauvres, qui sont à la fois le plus souvent contraints de peu consommer, mais sont également moins susceptibles de pouvoir verdir leur consommation. Nous montrons aussi la vulnérabilité de ces ménages au renchérissement des produits alimentaires ou énergétiques. De plus, les ménages pauvres et modestes sont traversés par une grande hétérogénéité du point de vue de la consommation et de ses contraintes, à la fois selon le lieu de résidence mais aussi le statut d'activité. Ces deux facteurs de différenciation n'épuisent pas la variété des situations vécues par ces ménages, qui selon leur taille, le niveau de diplôme ou encore la profession de leurs membres ont des styles de consommation ordinaires et des empreintes carbone hétérogènes³⁵. Ils permettent toutefois de pointer le problème posé par l'automobile dans toute stratégie de décarbonation à destination des ménages pauvres et modestes en emploi et vivant en zones rurales ou dans des villes moyennes, mais aussi la multiplication des contraintes subies par les ménages pauvres et modestes vivant dans des grandes agglomérations, et qui - malgré une empreinte carbone déjà faible - entravent leur pouvoir d'agir à l'échelle individuelle pour l'environnement.

1.4. Une grille d'observation sociale pour appréhender les principales inégalités socio-environnementales et leur cumulativité.

Le présent rapport du CNLE contribue à l'amélioration des connaissances sur le degré et les formes de contrainte subies par les ménages pauvres et modestes dans le cadre de la transition et à l'élaboration de recommandations visant à engager et intensifier la transition écologique sans pénaliser les catégories pauvres et modestes. Il s'agit ainsi de faire en sorte que le poids du changement des modes de vie en grande partie façonné par des choix collectifs (en matière d'infrastructures, d'aménagement du territoire, d'industries, etc.) ne soit pas reporté sur les ménages modestes, au travers d'une exigence de modification de leurs choix et comportements individuels qui les placeraient dans une situation insoutenable. Déjà fortement contraints dans la gestion de leur budget, subordonnés voire subalternes dans leurs emplois lorsqu'ils en disposent, les ménages pauvres et modestes se retrouveraient placés, à brève ou à moyenne échéance, devant des choix impossibles si la transition avait lieu *dans un contexte d'offre de services collectifs inchangé*. Le reste à charge des rénovations thermiques comme celui de l'achat d'un véhicule électrique est hors de portée de beaucoup de ménages qui pourraient subir la double peine d'être restreints dans leurs capacités de participation à la vie sociale en régime de transition du fait de la faiblesse de leurs ressources.

Ainsi, l'Institute for Climate Economics (Institut de l'économie pour le climat) (I4CE) estime que le reste à charge, pour les ménages modestes, lié à l'achat d'une citadine standard électrique neuve et d'une borne de recharge varie entre 23 000 euros et 26 000 euros, soit sept années de leurs revenus. Pour ces mêmes ménages, le reste à charge lié à la rénovation performante du logement varie entre quatre et quatorze ans selon le type de logement³⁶. Les dispositifs d'aides et d'accompagnement existants apparaissent ainsi largement insuffisants pour permettre à ces catégories de la population d'accéder aux équipements décarbonés. Le leasing social a rencontré une forte demande et, malgré l'augmentation du montant prévu, l'interruption du dispositif témoigne de l'écueil d'une vision budgétaire de la transition. Ces risques d'exclusion ne sont pas généraux ou théoriques, ils visent très concrètement les effets

³⁵ Coulangeon, Ph., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. (2023), *La conversion écologique des Français : contradictions et clivages, Op. cit.*,

³⁶ Vailles, Ch., Ousaci, S. et Kessler, L. (2023), *La transition est-elle accessible à tous les ménages ? Analyse des aides publiques pour investir dans la rénovation performante des logements et la mobilité électrique*, Paris, I4CE.

prévisibles de mesures d'action publique relevant de l'obligation légale. Sans accompagnement, financier et non-financier, le risque est grand que des interdictions ne placent les ménages modestes dans une situation d'impossibilité de se déplacer dans certaines zones par exemple. Ils permettent en partie d'expliquer l'émergence du mouvement des « Gilets jaunes » en 2018.

En sus de l'attention à la capacité effective des ménages pauvres et modestes à y répondre, l'attention sera portée sur la cumulativité des contraintes — ou au contraire à leur allègement — sera centrale dans l'analyse des mesures destinées à mettre en œuvre la transition écologique. Concrètement, le renforcement potentiel des contraintes doit s'entendre d'un double point de vue, aussi important l'un que l'autre :

- *Substancial* : la transition écologique va-t-elle contribuer au renchérissement de postes de consommation contraints ou peu compressibles (énergie, transport, alimentation) qui sont proportionnellement plus importants dans les budgets des ménages pauvres et modestes ? Ces augmentations pourraient, en partie, être compensées par des changements dans les comportements de consommation, même s'il ne faut pas surestimer la capacité d'ajustement à la baisse du niveau de consommation déjà souvent particulièrement faible. Ainsi, dans l'hypothèse où l'externalité négative serait réintégrée au coût des produits, la transition induirait nécessairement un renchérissement du coût des consommations, dont les effets seraient particulièrement pénalisants pour les ménages les plus modestes, en raison de la moindre capacité d'ajustement de leurs consommations.
- *Procédural* : les catégories modestes et pauvres étant plus dépendantes des institutions, les mesures de verdissement de leurs interventions pourraient accroître de manière disproportionnée la contrainte exercée sur leurs choix de vie. La transformation des modalités d'intervention de ces institutions, qu'elles soient réglementaires ou normatives, afin de les mettre en conformité avec les objectifs de décarbonation pourrait attenter à la liberté d'arbitrage des ménages pauvres et modestes. Pour illustrer ce point, la question de l'évolution de l'aide alimentaire est d'ores et déjà symptomatique des dilemmes pratiques inhérents à la conciliation de ces deux objectifs écologiques et sociaux, même si elle est aussi un des domaines où les réflexions les plus riches, que ce soit en termes de Sécurité Sociale de l'Alimentation (SSA) ou de droit à l'alimentation, sont élaborées³⁷. Verdir l'aide alimentaire peut être en tension avec la prise en compte des demandes et souhaits des personnes qui en bénéficient. De telles contraintes invitent à inscrire pleinement au sein des démarches de mutation des modes de consommation le positionnement des personnes concernées, ces dernières étant par exemple invitées à émettre un avis sur les cahiers des charges définissant les prescriptions nutritionnelles relatives à l'aide alimentaire³⁸. Ce n'est pas le verdissement en tant que tel, mais le verdissement unilatéral qui pose problème. À cette question s'ajoute l'éventuelle concurrence des aides, pointée par France stratégie dans son rapport « Soutenabilités »³⁹ : des aides en nature doivent-elles concurrencer des aides en espèces ? Sur ce point, les personnes concernées du 5ème collège du CNLE ont exprimé leur désaccord vis-à-vis d'un fléchage des prestations sociales, sous forme de chèques par exemple, qui les priveraient de leur (déjà très faible) liberté de choix de consommation.

³⁷ Caillavet, F., Darmon, N., Dubois, Ch., Gomy, C., Paturel, D. et Pérignon D. (2021), *Vers une sécurité alimentaire durable : enjeux, initiatives et principes directeurs*, Terra Nova.

³⁸ Avis 91 du Conseil National de l'Alimentation.

³⁹ Barasz, J. et Garner, H. (coord.). (2022), *Soutenabilités ! Orchester et planifier l'action publique*, Paris, France stratégie.

De manière plus générale, les marges de manœuvre budgétaires des plus modestes sont déjà très faibles et les postes de consommation les plus émetteurs correspondent à des dépenses contraintes ou peu compressibles⁴⁰. Il faut toujours garder à l'esprit le caractère soutenable (tant au sens *moral* de leur acceptabilité, que *matériel* de leur caractère réaliste et praticable) des demandes d'adaptation comportementale dans le cadre de la transition écologique⁴¹. Le CNLE encourage avant tout des initiatives systémiques visant à la décarbonation de pans entiers de l'action publique, en particulier dans le domaine de l'action sociale (voir Encadré 4). Par ailleurs, étant donné que les postes de consommation les plus émetteurs en CO₂ correspondent le plus souvent à ceux des dépenses contraintes ou peu compressibles pour les ménages pauvres, tout renchérissement de telles consommations devra être évalué au regard des contraintes qu'un tel renchérissement impose aux ménages en difficultés, et donc de sa soutenabilité sociale. À nouveau, le cumul des contraintes apparaît bien comme étant le corollaire du cumul des difficultés.

Encadré 4 : Un exemple de croisement entre social et transition écologique — la décarbonation de la branche autonomie dans une optique de planification écologique

Lors d'une séance du Groupe de travail (GT) de mai 2022, Vanessa Wisnia-Weill, secrétaire générale adjointe du Haut Conseil de la Famille, de l'Enfance et de l'Âge (HCFEA), nous avait présenté des pistes pour croiser social et transition. En 2023, en tant que directrice du financement de l'offre de la Caisse Nationale de Solidarité pour l'Autonomie (CNSA), elle pilote aux côtés de Christophe Albert, coordonnateur de projets de recherche de l'École Nationale Supérieure de Sécurité Sociale (EN3S), une démarche précurseure pour engager la décarbonation de la branche autonomie dans une optique de planification écologique.

Entre mars 2023 et avril 2024, un partenariat est noué entre le CNSA, l'EN3S et le Shift Project : celui-ci qui mène à la rédaction de deux rapports intermédiaires en septembre 2023⁴². Ce partenariat vise d'abord à calculer l'empreinte carbone de la branche autonomie, c'est-à-dire l'empreinte des établissements et services médico-sociaux qui accompagnent les personnes en situation de handicap et les personnes âgées vulnérables. Rendue publique en septembre 2023, l'empreinte carbone de la branche autonomie s'élève à environ 9MTeq CO₂. Ce partenariat vise ensuite à établir des scénarios quantifiés de décarbonation pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. Il doit permettre, à l'horizon de juin 2024, d'estimer le coût de ces scénarios pour les opérateurs.

Cette démarche passe également par une réflexion autour du partage du coût de la décarbonation entre les opérateurs de la CNSA et d'autres financeurs publics. De manière générale, co-finançant directement ou indirectement à hauteur de 35 milliards d'euros les opérateurs, la responsabilité d'une Caisse Nationale de Sécurité Sociale n'est pas seulement d'encourager les bonnes pratiques, ce qui serait mince au regard des enjeux. Elle implique aussi de repenser les

⁴⁰ Deux résultats peuvent être évoqués, le premier est celui de l'importance du taux de pauvreté en niveau de vie arbitrable par comparaison avec le taux de pauvreté en niveau de vie, le second est l'importance croissante du poids du poste logement sur les budgets des ménages modestes et sa contribution au poids relatif des dépenses contraintes dans les budgets de ces ménages. Sur le premier point, voir Lelièvre, M., Rémy, N. (2018), "Des inégalités de niveau de vie plus marquées une fois les dépenses pré-engagées prises en compte", DREES, études et résultats, n°1055; sur le second, voir Cusset, P.Y., Prada-Aranguren, A.G., Trannoy, A. (2021), "Les dépenses pré-engagées : près d'un tiers des dépenses des ménages", France stratégie, note d'analyse 102.

⁴¹ Pour objectiver ces enjeux, le rapport aura recours à l'instrument des Budgets de référence (voir annexe 2).

⁴² The Shift Project. (2023), *Climat : décarbonons le secteur de l'autonomie*, The Shift Project ; The Shift Project. (2023), *Planification écologique : quel impact carbone pour la branche autonomie*, The Shift Project.

modèles tarifaires pour structurer une offre médico-sociale soutenable se décarbonant à un rythme adéquat.

Les scénarios de décarbonation portent en priorité sur les mobilités (notamment pour les services à domicile), l'alimentation, les pratiques relatives aux médicaments et les rénovations énergétiques. Ils interrogent donc le cœur des politiques sociales de l'autonomie. Se posent en particulier des questions d'organisation, de sectorisation, de mutualisation et d'implantation des services (publics) de l'autonomie dans le cadre des virages domiciliaires et inclusifs. La mise en place des dialogues territoriaux avec les Agences Régionales de Santé (ARS) et Conseils Départementaux (CD) sera également privilégiée.

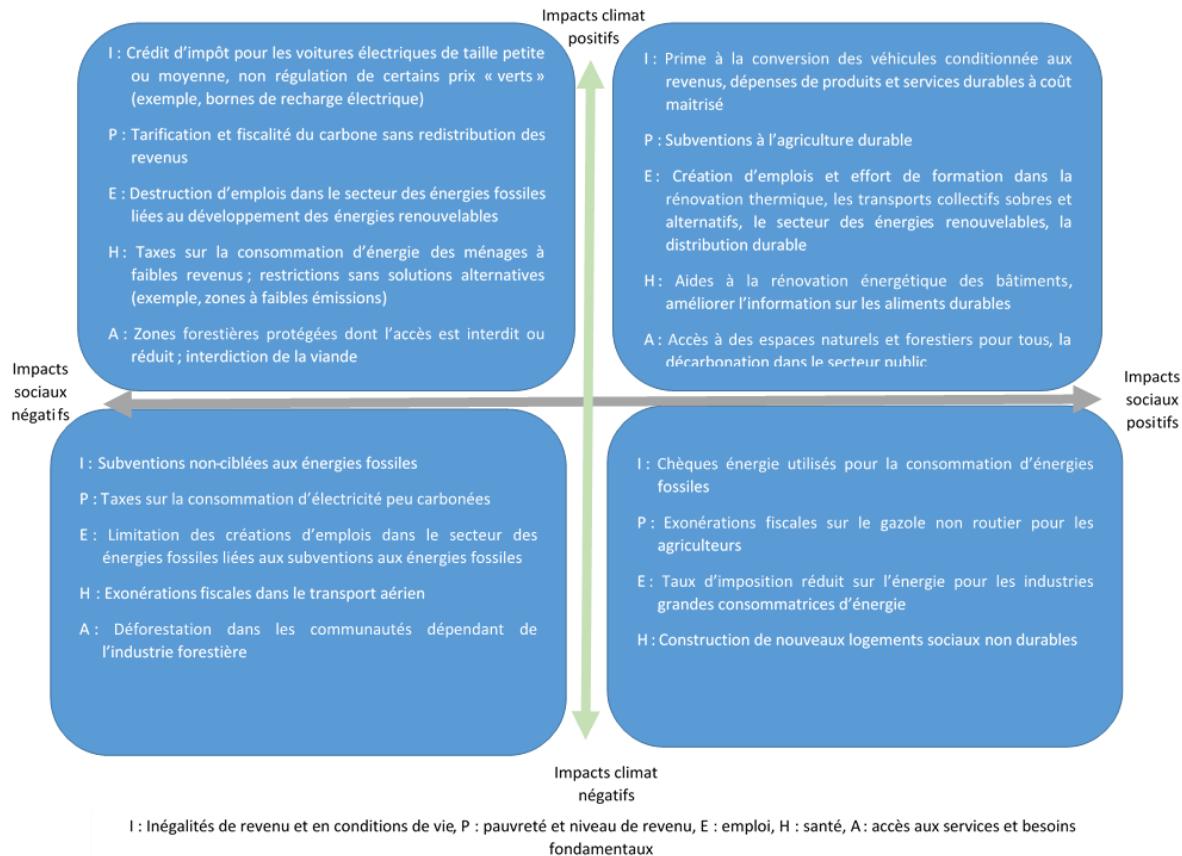
Sur cette lancée, la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie (CNAM) a signé un partenariat avec le Shift Project pour calculer l'empreinte carbone des médicaments.

La compatibilité des deux objectifs écologiques et sociaux (« co-bénéfices ») ne peut être obtenue que par l'analyse systématique des mesures budgétaires, passées sous un double filtre écologique et social. Le CNLE, à partir de la contribution récente de Solène Métayer, Sébastien Postic et Louise Kessler a élaboré un diagramme qui permet d'identifier les actions permettant d'obtenir de tels « co-bénéfices » et de les distinguer de celles qui ne servent qu'un seul des objectifs sociaux ou climatiques, et plus encore de celles qui desservent conjointement ces deux objectifs (Figure 6). Ainsi, des mesures telles que la prime à la conversion des véhicules conditionnée aux revenus, les dépenses dans des produits et services durables à coût maîtrisé, les subventions à l'agriculture durable, le développement des énergies renouvelables et la création de formation et d'emplois dans ce secteur, les aides à la rénovation énergétique des bâtiments, l'amélioration de l'information sur les aliments durables, ou un meilleur accès aux espaces naturels et forestiers pour tous, sont particulièrement favorables à la conciliation de ces deux objectifs, écologiques et sociaux. Néanmoins, ces constats et analyses font l'objet de débats car l'analyse récente des effets du passage à la loi issue des États Généraux de l'Alimentation (EGALIM) dans la restauration collective publique fait état d'un impact en coût denrée modéré⁴³. Dans un contexte tendanciel de hausse du coût des énergies fossiles et de moindre disponibilité des intrants, des phénomènes d'alignement des coûts entre conventionnel et non-conventionnel peuvent être observés. Le différentiel serait amoindri, également, si les externalités négatives de l'agriculture conventionnelle (coûts de dépollution, santé et subventions) étaient internalisées.

Ce rapport s'appuie sur des outils d'analyse élaborés ou rassemblés par le CNLE dans le cadre de travaux antérieurs et offrant la possibilité de mesurer les effets des mesures de transition écologique sur l'accès à un mode de vie décent, susceptible de permettre à l'ensemble des ménages de satisfaire leurs besoins élémentaires, mais surtout, plus largement, de participer effectivement à la vie sociale. De tels outils sont nécessaires afin d'ancrer toute analyse des mesures de transition — en particulier celles qui occasionnent un renchérissement de certains biens et services — dans la réalité des modes de vie et des contraintes pesant sur les plus modestes pour vivre décemment. Ce critère de la décence renvoie aux besoins/capacités concrètes des individus. Il entre ainsi en résonance étroite avec l'épistémologie des Objectifs du Développement Durable (dits ODD) de l'Organisation des Nations Unies (ONU), pour lesquels la participation de toutes et tous à la société est un critère décisif pour remplir les

⁴³ Ademe (2023), *Coûts complets et recettes financières de la restauration scolaire : quelles marges de manœuvre pour la transition écologique ?*, Rapport final, octobre 2023.

objectifs internationaux en termes de transition. Il constitue un étalon actualisé et très précis du socle minimal des besoins sociaux, permettant une reformulation objectivée et contextualisée du plancher des besoins humains de base que l'économiste Kate Raworth a invité à mettre en relation avec le plafond des ressources environnementales⁴⁴.



Source : CNLE, adapté du diagramme de Metayer, S., Postic, S. et Kessler, L. (2022), « Jointly tackling the climate crisis and social issues. Integrating social considerations into climate budget tagging exercises », *Revue de l'OFCE*, vol. 1, n° 176, p. 87-119.

Figure 6 : Exemples de mesures budgétaires selon leur impact⁴⁵

Dans la logique du CNLE et des constats élaborés dans ce rapport, un ensemble d'éléments visant à rendre possible les mobilités durables (comme le développement des réseaux ferroviaires, opposés aux réseaux de transports routiers) ou l'atténuation de la contrainte budgétaire passant, notamment, par le développement d'une offre de logements sociaux, plus vertueux énergétiquement, en moyenne, que le parc locatif privé, constituent des orientations souhaitables, dont l'impact climat négatif ne peut être souligné sans prendre en compte la contrepartie à la satisfaction d'un mode de vie décent pour tous, aux yeux des membres du groupe de travail condition de la réussite de la transition écologique.

⁴⁴ Raworth, K. (2018), *La théorie du donut*, Paris, Plon.

⁴⁵ Metayer, S., Postic, S. et Kessler, L. (2022), « Jointly tackling the climate crisis and social issues. Integrating social considerations into climate budget tagging exercises », *Revue de l'OFCE*, vol. 1, n° 176, p. 87-119.

Encadré 5 : Verbatim de Nicolas Duvoux, Président du groupe de travail

« Le point qui nous rassemble est de ne pas faire une écologie pour les pauvres. Les chèques dédiés sont humiliants et impraticables. Au contraire de ces mesures de court-terme, coûteuses et complexes, les instruments d'analyse du CNLE doivent permettre de faire converger les modes de vie, moins de transports à longue distance et de consommation d'agrément ou de prestige en haut, moins de contraintes sur la satisfaction des besoins élémentaires en bas. Les économistes et sociologues qui sont intervenus l'ont dit, on ne peut pas se contenter d'agir par des *nudges*. L'écologie sociale passe par des services publics de qualité, des équipements accessibles de manière homogène sur le territoire ».

2. Les populations vulnérables prises dans la transition : principaux enseignements.

Le rapport fait un certain nombre de constats sur l'effet des mesures promouvant la transition écologique sur les populations pauvres ou précaires. La réalité sociale des populations modestes doit être prise en compte à la racine de la conception des instruments de lutte contre la pollution et le changement climatique. Le CNLE sera particulièrement attentif à ce qu'ils ne génèrent pas un renforcement du cumul des difficultés.

2.1. L'action publique en faveur de l'environnement

La stratégie gouvernementale pour promouvoir la transition écologique dans l'ensemble de la société française comprend différents leviers d'action et véhicules juridiques, assortis d'objectifs et d'éléments d'évaluation (Encadré 6). Globalement, l'action gouvernementale se décline suivant les axes de la transition écologique suivants :

- La réduction de l'impact environnemental et climatique du système productif, notamment avec un soutien continu à la décarbonation de l'industrie et l'établissement d'une Stratégie Nationale Bas-Carbone ;
- La réduction de l'impact environnemental et climatique des modes de consommation par la poursuite des efforts des acteurs publics et privés, notamment en matière de rénovation thermique des bâtiments et de verdissement de la mobilité, quel que soit le mode de transport privilégié (automobile, vélo, ferroviaire, etc.) ;
- La décarbonation du mix énergétique et l'accélération du déploiement des énergies renouvelables sur le territoire ;
- L'adaptation de la société au changement climatique, afin de protéger les personnes, les biens, le patrimoine naturel et limiter les inégalités devant l'exposition aux risques et les coûts induits par ces derniers ;

- La préservation des ressources naturelles (sols, eau, minéraux, biomasse, etc.), en accroissant la productivité des ressources prélevées, réduisant les impacts environnementaux des ressources prélevées et favorisant l'économie circulaire⁴⁶.
- La préservation et la restauration, en limitant l'artificialisation des sols et en multipliant les zones protégées.

Les montants investis sont considérables. Les dépenses d'investissement publiques et privées en faveur de la réduction d'émissions de gaz à effet de serre en France en 2021 se chiffrent à 84 Md€ selon le Panorama 2022 des financements climat de l'Institut de l'économie pour le climat. Elles représentent 3,6 % du Produit Intérieur Brut (PIB) en 2021, soit 1,4 point de plus qu'en 2011. Elles progressent depuis 2015 et ont fortement accéléré entre 2020 et 2021 (+ 18 Md€, soit + 27 %), notamment portées par le plan France Relance et la reprise économique post-Covid. Selon les scénarios privilégiés (voir Annexe 2), entre 14 milliards et 30 milliards d'euros supplémentaires devront être investis chaque année afin d'espérer atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050⁴⁷.

Le CNLE a choisi de concentrer son analyse sur l'enjeu de la décarbonation, et plus précisément sur le 2ème axe, c'est-à-dire sur les changements des « comportements de consommation des ménages pour accélérer la transition vers une économie durable et neutre en carbone » afin d'« atteindre l'objectif de réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre nationales en 2030 par rapport à 1990 »⁴⁸. Il s'intéressera, par conséquent, aux politiques et investissements publics mis en œuvre afin de conduire à une décarbonation des modes de vie et des habitudes de consommation des particuliers, notamment au travers de la rénovation énergétique des logements, du verdissement des mobilités mais aussi de la diminution de l'impact écologique de notre alimentation, autant de priorités affichées dans le cadre d'interventions stratégiques gouvernementales en faveur de l'environnement et d'un modèle bas-carbone. Les travaux du CNLE s'attacheront à étudier les conséquences sociales de telles mesures sur les conditions de vie et d'inclusion sociale des populations pauvres et aux ressources modestes.

⁴⁶ « L'économie circulaire consiste à produire des biens et des services de manière durable en limitant la consommation et le gaspillage des ressources et la production des déchets » - Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires. (2023), *L'économie circulaire*, [En ligne], <https://www.ecologie.gouv.fr/leconomie-circulaire> (consulté le 7 mars 2023).

⁴⁷ Ledez, M., Hainaut, H. (2022), *Panorama des financements climat*, édition 2022, Institute For Climate Economics.

⁴⁸ Loi n° 2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>

Encadré 6 : L'action gouvernementale en faveur de l'environnement et du climat

À partir d'un extrait du Programme National de Réforme (PNF) de la France 2023 remis à la commission européenne

« Le Gouvernement entend d'abord réduire l'impact environnemental et climatique de nos modes de production et de consommation, l'effort devant être partagé entre les ménages et les entreprises.

— La Stratégie Française sur l'Énergie et le Climat (SFEC), feuille de route actualisée de la France pour atteindre la neutralité carbone en 2050 et assurer l'adaptation de notre société aux impacts du changement climatique, intègre ainsi plusieurs leviers d'anticipation et de planification comme :

- * La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC),
- * La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE),
- * Ou encore le Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC).

Par ailleurs, près de 50 % de l'enveloppe du Plan National de Relance et de Résilience (PNRR), soit 19,2 Md€, est consacrée à la transition écologique. Ces mesures sont incluses dans le plan France Relance, qui consacre près d'un tiers de son budget, soit 30 Md€, à cette priorité. Le plan d'investissement France 2030 consacre, quant à lui, 5,6 Md€ à la décarbonation de l'industrie, au développement de l'hydrogène ou encore à la capture et au stockage carbone.

Le levier réglementaire est également pleinement mobilisé afin d'intégrer l'urgence écologique au cœur des décisions publiques et privées d'investissements :

* À titre d'illustration, la *loi d'orientation des mobilités* du 24 décembre 2019 renforce le soutien en faveur des mobilités durables avec un objectif de neutralité carbone des transports terrestres en 2050 ;

* La *loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables* permettra également de faciliter leur installation pour décarboner plus rapidement notre mix énergétique ;

* De même, la *nouvelle réglementation environnementale des bâtiments neufs (RE2020)* accroît les exigences en termes de sobriété énergétique pour les nouvelles constructions. Elle vient en complément des investissements significatifs mis en œuvre par l'État pour la rénovation énergétique des bâtiments publics mais aussi privés avec MaPrimeRénov ».

L'aide à l'achat de véhicules propres ou encore le Plan Vélo constituent aussi des axes majeurs de réduction de l'impact environnemental de nos modes de consommation, avec la décarbonation des mobilités du quotidien.

La préservation de la biodiversité et le renforcement de la durabilité et de la résilience des réseaux⁴⁹ permettent de répondre aux conséquences du changement climatique en conjuguant

⁴⁹ Ces notions renvoient aux enjeux de la conservation de la biodiversité identifiés par la littérature et les institutions internationales : les réseaux renvoient aux sites protégés, voir le réseau mondial de réserves de biosphère de l'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (UNESCO) : <https://www.unesco.org/fr/biodiversity/conservation>

protection, atténuation et adaptation. La Stratégie Nationale Biodiversité 2030 (SNB) traduit de manière concrète l’engagement de la France en faveur de la biodiversité et a pour objectif de réduire les pressions sur la biodiversité, de protéger et restaurer les écosystèmes et de susciter des changements en profondeur afin d’inverser la trajectoire du déclin de la biodiversité.

Que ce soient les réseaux d’eau, d’électricité, ou encore le circuit des déchets ou certaines chaînes d’approvisionnement en circuits courts, la transition écologique requiert de penser des réseaux durables. La *loi climat et résilience* répond à cet enjeu en donnant corps à de nombreuses propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat. Elle étend notamment l’obligation d’installer des panneaux solaires ou des toitures végétalisées sur les surfaces commerciales, les bureaux et les parkings et soutient le déploiement de l’hydroélectricité, l’hydrogène et du biogaz, tout en encourageant une mobilité plus verte avec la création de Zones à Faibles Émissions (ZFE). La *loi relative à l’économie circulaire* fixe de nouveaux objectifs stratégiques de gestion et de prévention de la production des déchets. Afin de renforcer la résilience de l’alimentation en eau potable face aux risques de sécheresse et de manière à lutter contre les sources de contamination de l’eau par un traitement plus efficace en station d’épuration, le plan France Relance et le Plan National de Relance et de Résilience permettent de rénover et de réhabiliter 450 kilomètres de réseaux d’eau en France. Enfin, 1 269 projets liés à la restauration écologique et à la préservation de la biodiversité dans les aires protégées ont déjà été soutenus au mois de février 2023.

Comme l’atteste le budget vert défini en loi de finances pour 2023, les dépenses de l’État favorables à l’environnement devraient atteindre 33,9 Md€ en 2023. Parmi la totalité des dépenses, 25 Md€ sont en faveur de politiques contribuant à l’adaptation au changement climatique. La coordination assurée par le nouveau Secrétariat Général à la Planification Écologique (SGPE) permettra d’amplifier et de poursuivre ces efforts ».

2.2. La difficile transformation des comportements individuels des ménages pauvres et modestes

Une part essentielle des politiques de transition écologique, en particulier dans le cadre d’une stratégie bas-carbone, mettent en œuvre divers instruments pour responsabiliser les individus sur les effets néfastes de leurs comportements individuels sur l’environnement. Il peut s’agir de la mise en place de normes contraignantes — souvent restrictives — par voie réglementaire, de primes, de subventions ou de dispositifs renvoyant un « signal-prix » visant à peser sur l’arbitrage coût-bénéfice des agents économiques (consommateurs comme producteurs), notamment par le recours à des instruments de fiscalité environnementale. Ces politiques incluent également la mise en œuvre de labels et d’injonctions comportementales adressées aux individus au travers de campagnes de promotion d’« écogestes ».

De tels instruments dits « de gouvernement des conduites »⁵⁰ font de l’action individuelle le principal levier de changement. Ils s’appuient sur un double postulat :

- Celui de l’adaptabilité des ménages et consommateurs qui doivent alors changer leurs comportements pour le mettre en conformité avec la transition et en adéquation avec leurs valeurs ou leurs intérêts économiques ;

⁵⁰ Dubuisson-Quellier, S. (dir.). (2016), *Gouverner les conduites*, Paris, Les Presses de Sciences Po.

- Celui du potentiel effet indirect sur l'offre, qui s'adapterait ainsi aux transformations des pratiques individuelles en verdissant les produits mis sur le marché.

Les travaux académiques ont souligné la faiblesse de ce paradigme de « responsabilisation », dans la mesure où (1) à travers la promotion de la figure de « l'écocitoyen », il tend à surévaluer le rôle des choix individuels dans les pratiques de logement, de déplacement ou d'alimentation par exemple, sous-estimant les contraintes structurelles auxquelles ces pratiques sont soumises et (2) il ignore l'hétérogénéité des modes de vie entre les différents territoires et groupes sociaux. Le rapport approfondit ces deux messages, et pointe ainsi l'inefficacité des politiques visant à responsabiliser les ménages les plus pauvres dans le verdissement de leurs comportements.

Les ajustements aux impératifs de la transition apparaissent particulièrement difficiles pour des ménages pauvres dont l'essentiel du budget est constitué de dépenses contraintes. Le rapport rappelle ainsi la faiblesse de l'empreinte carbone des personnes les plus pauvres, dont le mode de vie est soumis à une sobriété de fait, étant enserré dans un ensemble de contraintes budgétaires, résidentielles et familiales limitant son impact environnemental. Sa variabilité, au sein des ménages pauvres, provient alors avant tout de la densité de la commune d'habitation et du réseau de transports en commun : les ménages ruraux, aux ressources modestes ou étant en situation de pauvreté monétaire, sont souvent contraints d'utiliser leurs véhicules automobiles pour effectuer leurs déplacements quotidiens, augmentant inévitablement leur contribution aux dégradations environnementales. Plus que pour les autres ménages, l'empreinte carbone des plus fragiles est largement soumise aux choix d'acteurs publics ou privés (comme les propriétaires bailleurs) lorsqu'il s'agit d'accroître l'efficacité énergétique de leurs logements ou de privilégier des mobilités douces.

L'étude de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), réalisée en partenariat avec le Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie (CREDOC), pour identifier les « Alternatives Moins Impactantes » (AMI) dans les budgets de référence du CNLE permet un examen détaillé et inédit de l'offre d'AMI satisfaisant à la fois le critère de décence fixé par ces budgets et des critères environnementaux. Dans le chapitre 4, la sociologue Sarah Thiriot montre que les produits labellisés ou dont le moindre impact environnemental est identifié apparaissent comme particulièrement inaccessibles pour les ménages modestes, et ce pour deux raisons. D'abord, l'inventaire exhaustif montre l'insuffisance de l'offre : des pans entiers de biens et services alternatifs sont difficilement accessibles dans les commerces usuels des ménages — notamment des plus pauvres qui fréquentent peu les magasins spécialisés en produits biologiques ou écologiques — en particulier les articles d'habillement, d'équipement ou d'hygiène. Ensuite, le recours à de telles alternatives se traduit par un renchérissement du budget (de 62 à 80 % pour l'alimentation), inaccessible aux ménages modestes. Un tel renchérissement s'explique notamment par le fait que l'agriculture conventionnelle fait peser sur l'ensemble de la société le coût de ses externalités négatives (surcoût du traitement de l'eau potable pour éliminer les pesticides, coût du ramassage des algues vertes sur les littoraux, etc.) alors que l'agriculture biologique, elle, les prend en charge. Ceci contribue donc mécaniquement à faire augmenter le prix des aliments biologiques.

L'imperfection des informations disponibles et la difficulté d'y accéder constituent un autre frein à l'action à l'échelle individuelle. Le rapport met ainsi en lumière le défaut d'information concernant les aides disponibles, les normes réglementaires en vigueur tout comme les restrictions en place ou à venir, dont le cas des Zones à Faibles Émissions (ZFE) figure parmi les plus emblématiques (voir *infra*). Ce constat vaut pour le « maquis » des labels,

qui rend l'auto-évaluation de l'empreinte environnementale de leurs pratiques de consommation redoutablement compliquée pour les individus. Dans le chapitre 4 du rapport, l'ADEME montre la difficulté, pour les consommateurs, de chercher des alternatives moins impactantes : « identifier les écolabels⁵¹ de qualité environnementale reconnus par l'ADEME et les dissocier d'autres labels ou d'allégations environnementales non vérifiées des marques nécessite une très bonne connaissance de chaque catégorie de produits, alors que le consommateur évolue aujourd'hui dans un contexte informationnel flou ». La profusion normative autour des bonnes pratiques peut également générer une confusion, notamment lorsque les injonctions sont contradictoires. Certains guides d'économie d'énergie, par exemple, conseillent d'aérer le logement entre cinq et dix minutes par jour, alors que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande de son côté une durée de trente minutes. Et les conseils relatifs à la qualité de l'air ne concordent pas toujours avec les injonctions en matière d'économies d'énergie, rappelle la sociologue Coralie Robert⁵². La contribution du sociologue Pierre Blavier (Chapitre 6) montre aussi que certains calculateurs d'empreintes carbone de la consommation courante (comme le simulateur « nos gestes climat » de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie [ADEME]⁵³), pourtant facilement mobilisables, posent des problèmes méthodologiques particulièrement aigus lorsqu'ils sont appliqués aux ménages en situation de pauvreté (l'articulation entre niveau individuel et ménage, la part collectivisée de l'empreinte carbone, la prise en compte de situations changeantes ou de pratiques de récupération ou de recyclage, la dépendance des pratiques à l'égard d'autres acteurs, publics ou privés).

Encadré 7: Témoignage des membres du 5ème collège du CNLE

La multiplication des allégations environnementales des marques ou enseignes commerciales peut susciter de la méfiance et de la confusion, en particulier pour des consommateurs pour qui leurs achats, souvent plus onéreux que celui de produits non labellisés, impliquent souvent des arbitrages budgétaires douloureux auxquels ils sont parfois contraints de renoncer :

« Le consommateur peut se retrouver à faire un choix par dépôt. À la suite de mon déménagement vers un lieu de vie plus adapté, je suis passée de consommatrice éclairée à consommatrice low cost. Par ailleurs, les individus ne sont pas toujours certains de la fiabilité des labels, par exemple sur le bio » (Une personne membre du 5ème collège du CNLE).

Deux conclusions s'imposent. D'abord, la faiblesse et la confusion informationnelles, couplées avec une faible capacité d'action — eu égard à l'ampleur de leurs dépenses contraintes —, éloignent inévitablement les choix effectués par les personnes pauvres et modestes des réponses rationnelles⁵⁴ aux incitations et injonctions postulées par les experts et les acteurs publics outillés par la théorie économique standard, l'économie comportementale et la psychologie sociale. Ensuite, parce qu'elles font l'objet d'informations difficilement

⁵¹ Le terme « écolabel » est réservé aux labels environnementaux qui répondent à la norme de l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO) 14024, c'est-à-dire respectant des exigences relatives aux impacts environnementaux des produits tout au long de leur cycle de vie.

⁵² Robert, C. (2021), Faire face à l'expression d'un impératif de sobriété énergétique : du conseil à l'injonction, les stratégies des ménages précaires en France, thèse pour le doctorat de sociologie. Université de Paris Nanterre.

⁵³ Simulateur de l'ADEME : <https://nosgestesclimat.fr>

⁵⁴ De nombreuses études empiriques ou expérimentales remettent en cause l'hypothèse de rationalité en situation d'incertitude, notamment face à des risques peu connus. Voir notamment Etner, J. (2020), « Mieux comprendre les comportements en situation d'incertitude : l'apport des modèles de décisions », *Archives de philosophie du droit*, vol.1, Tome 62, p. 31-45.

accessibles et parfois contradictoires, l'imposition de restrictions fortes et la multiplication des injonctions à agir pour l'environnement peuvent s'avérer très éprouvantes pour des personnes à faibles revenus dont « l'avenir est confisqué »⁵⁵, s'ajoutant à un sentiment d'instabilité et d'incertitude consubstantiel à l'expérience de la pauvreté. ATD Quart Monde, dans sa recherche participative internationale sur « les dimensions cachées de la pauvreté », identifie neuf formes d'incertitudes, dont trois forment le cœur de l'expérience de la pauvreté : la dépossession du pouvoir d'agir ; la souffrance dans le corps, l'esprit et le cœur ; et la lutte et la résistance. Celles-ci permettent de replacer l'angoisse et le sentiment de ne pas pouvoir agir au centre de la conceptualisation de la pauvreté : « la dépossession du pouvoir d'agir (“disempowerment”) est le manque de contrôle sur sa vie et la dépendance vis-à-vis des autres, qui résultent d'un éventail de choix très restreint »⁵⁶. Pour des populations pauvres qui vivent déjà dans l'incertitude du lendemain, la peur des imprévus, l'angoisse des « indus » de prestations sociales⁵⁷, l'instabilité normative dans le champ social et l'instabilité de leurs revenus⁵⁸, ces nouvelles formes d'incertitudes au nom de la préservation de l'environnement risquent d'aboutir à un cumul d'incertitudes (voir Encadré 8) dont les retombées dans la vie quotidienne peuvent être particulièrement angoissantes.

Encadré 8 : Témoignages des membres du 5ème collège du CNLE

Plus que pour d'autres catégories de la population, l'anxiété générée par les risques environnementaux et climatiques, ainsi que par les mesures visant à assurer la transition écologique peuvent être vécues comme insupportables, se cumulant aux incertitudes quotidiennes déjà fortes, qui peuvent amener à les « mettre de côté » :

« *J'ai le sentiment qu'une inquiétude en chasse une autre. L'inquiétude du quotidien et des fins de mois laisse en effet peu de place pour le climat et la planète* » (Une personne membre du 5ème collège du CNLE).

En somme, il apparaît que les dispositifs visant à appliquer des « sanctions/pénalités » économiques (taxes, bonus, etc.) ou symboliques (campagnes d'information, outils d'auto-évaluation, labels) sur les comportements fortement émetteurs⁵⁹ ne peuvent efficacement — dans le cas des ménages pauvres — générer des modifications de comportements, tant l'insuffisance de l'offre et le poids des contraintes économiques, familiales et résidentielles qui pèsent sur ces ménages limitent toute alternative plus écologique — au sein de modes de vie qui, rappelons-le, sont marqués par une sobriété d'ensemble.

L'action publique en matière écologique est cependant très diverse et en évolution rapide. Sa pertinence au regard des contraintes des ménages modestes fait l'objet d'une analyse détaillée sur deux enjeux majeurs. Dans sa contribution, Michèle Lelièvre interroge les capacités d'adaptation des ménages pauvres et modestes à des pratiques plus sobres pour l'environnement dans les secteurs du logement et des transports. Pour réduire les émissions de

⁵⁵ Duvoux, N. (2023), *L'avenir confisqué : inégalités de temps vécu, classes sociales et patrimoine*, Paris, Puf.

⁵⁶ Définition de la dimension « Dépossession du pouvoir d'agir » dans ATD Quart Monde et Université d'Oxford. (2019), *Les dimensions cachées de la pauvreté - Recherche participative internationale*, Paris, Rapport ATD Quart Monde.

⁵⁷ CNLE. (2024), *Avis - Sanctions : le point de vue du vécu*, Paris, CNLE.

⁵⁸ Trouvillé-Ferrari, A. (2023), *Instabilité des revenus professionnels, précarité et pauvreté - une approche combinant analyse statistique et entretiens*, Mémoire de M2, Université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne ; Rénila, N. (2017), « Les principaux métiers des salariés bénéficiaires des minima sociaux », *Études et Résultats*, Drees, n° 0994, p. 1-6.

⁵⁹ Dubuisson-Quellier, S. (dir.). (2016), *Gouverner les conduites*, Op. cit.,

CO₂, l'État déploie des dispositifs visant à améliorer la performance énergétique des logements et insiste sur les éco-gestes. Toutefois, les premiers dispositifs s'adressent davantage aux propriétaires qu'aux locataires, en particulier lorsqu'ils sont pauvres, qu'ils résident dans le parc privé et dans l'agglomération parisienne ou en milieu rural, et aux ménages les plus aisés, en capacité de payer les restes à charge liés aux rénovations énergétiques. En outre, l'insistance des pouvoirs publics sur les éco-gestes apparaît peu pertinente pour les ménages les plus pauvres se privant déjà et disposant donc de peu de marges de manœuvres en la matière.

Concernant les transports, l'usage de la voiture thermique étant un des modes de transport fortement émetteur de CO₂, en contexte de transition écologique, les pouvoirs publics cherchent à favoriser l'utilisation de modes de transports alternatifs (transports en commun, voiture électrique, covoiturage, marche, vélo, etc.). Toutefois, dans les territoires où les infrastructures collectives et alternatives sont moins développées, les ménages, en particulier ruraux, utilisent prioritairement la voiture pour se déplacer et se rendre au travail. En outre, les ménages pauvres et modestes participent peu au décollage de la voiture électrique : plus chers, ces véhicules leur sont moins accessibles ; les aides proposées pour leur achat leur laissent un reste à charge élevé ; ce type de voitures est encore peu présent sur le marché de l'occasion et le microcrédit véhicule propre leur est peu accessible en raison de leurs capacités de remboursement moindres. De plus, les ménages pauvres et modestes covoitent déjà et davantage que les ménages plus aisés. Enfin, l'inégale utilisation de modes de transports alternatifs est à mettre en rapport avec l'inégal aménagement du territoire français : par exemple, la pratique du vélo progresse davantage en centre-ville que dans certaines zones périphériques et en milieu rural où résident davantage de ménages pauvres et modestes, et dans des lieux où des voies cyclables sécurisées sont aménagées, de qualité ; la pratique du vélo est aussi plus développée dans les territoires non montagneux et davantage le fait des jeunes et d'hommes que de femmes. Ainsi, l'expansion du vélo en tant que mode de déplacement apparaît plus faible pour les populations les plus pauvres, se composant d'une part non négligeable de familles avec enfants, monoparentales et nombreuses, et résidant davantage dans des territoires qui compteraient moins de pistes cyclables et/ou les aménagements cyclables seraient plus parsemés.

2.3. Les risques sociaux de la transition

Le rapport interroge également les effets directs et indirects de la transition écologique et de la palette d'instruments mise en œuvre par les pouvoirs publics afin de la promouvoir. Il pointe le caractère socialement régressif de la transition écologique dès lors que celle-ci n'est pas structurée autour d'un contrat social de transition écologique solidaire, de mesures redistributives et d'un accompagnement en profondeur des mutations affectant le monde du travail. La modification du prix des biens et services intenses en carbone (modification du « signal-prix ») constitue — par l'intermédiaire de mesures fiscales notamment — une dimension centrale des politiques de transition, car elle permet de réintégrer dans le prix payé pour une consommation émettrice de gaz à effet de serre les « externalités négatives » (ou effets négatifs) qui lui sont associées. Mais l'application d'une fiscalité carbone ne peut s'envisager en dehors d'une réflexion plus large sur les contours du pacte social et des formes de redistribution. La réflexion menée par l'ADEME autour d'une réforme équitable de la valeur du carbone, ou dans le cadre du rapport Pisani-Ferry⁶⁰ autour des enjeux distributifs de l'action pour le climat, témoigne de l'importance actuelle de cette interrogation dans la conception des politiques de transition. Ces études, ainsi que celles issues de la sphère académique, pointent

⁶⁰ Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. (2023), *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, Op. cit.,

les risques particulièrement importants d'une tarification carbone pour les ménages à bas revenus, susceptible d'engendrer un accroissement des inégalités entre ménages riches et ménages modestes.

Ce risque est d'abord lié aux poids des principales dépenses contraintes (logement et charges) ou peu compressibles⁶¹ (transports surtout) et à la part importante occupée par les biens et services les plus intenses en carbone dans les budgets des ménages pauvres : ainsi « *le taux d'effort énergétique, défini comme la part de la facture énergétique dans le revenu du ménage, décroît avec le décile* » de revenu⁶². Le rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État annexé au projet de loi des finances 2021 montre que le taux d'effort de la fiscalité énergétique des ménages du premier quintile s'élève à 4,5 % de leur revenu total annuel (après prise en compte du chèque énergie qui bénéficie à la majorité d'entre eux) contre 1,3 % en moyenne pour les ménages du dernier quintile. La fiscalité énergétique totale supportée par les ménages provient aux deux tiers de la fiscalité des carburants et pour un tiers de la fiscalité des énergies du logement. Le rapport Pisani-Ferry 2023 pointe ainsi qu'« *une hausse des prix des énergies de logement et de transport va peser davantage, en proportion de leur budget, sur les ménages les plus modestes, ainsi que sur les ménages intermédiaires très dépendants de la voiture étant donné leur lieu d'habitation, et nettement moins sur les ménages les plus aisés* »⁶³. Les impasses d'une trajectoire exclusivement technique et budgétaire de la transition sont soulignées en détail dans les chapitres 1 et 2 du rapport où la taxe carbone est prise comme exemple de cristallisation des dilemmes et tensions autour du partage du coût lié aux externalités négatives de la consommation carbonée.

Tout renchérissement des énergies liées aux déplacements automobiles et au chauffage impactera d'autant plus ces ménages que leurs possibilités d'ajustement sont faibles et leurs investissements (dans le remplacement de véhicules thermiques par des véhicules électriques ou dans l'amélioration de la performance énergétique de leur logement) bien souvent inaccessibles. Du fait de la hausse relative du prix de l'énergie, la précarité énergétique pourrait même concerner un nombre croissant de ménages⁶⁴. Ce risque dépasse celui des énergies et affecte également l'alimentation : toute taxe affectant les produits alimentaires (comme la viande) étant susceptible de peser plus lourdement sur le budget des ménages les plus pauvres, qui, en proportion de leur revenu, dépensent davantage pour l'alimentation⁶⁵. L'Ademe souligne ainsi que dans ses scenarii Transition 2050, la transition aurait des effets bénéfiques sur le revenu disponible des ménages par rapport au scenario tendanciel. En matière d'alimentation, le changement de régime alimentaire peut permettre, grâce à la diminution de la viande, la lutte contre le gaspillage alimentaire, l'augmentation de la part des légumineuses

⁶¹ Par dépenses pré-engagées, l'INSEE entend l'« ensemble des dépenses des ménages réalisées dans le cadre d'un contrat difficilement renégociable à court terme. Elles sont définies comme suit : les dépenses liées au logement (y compris, dans la comptabilité nationale, les loyers imputés), ainsi que celles relatives à l'eau, au gaz, à l'électricité et aux autres combustibles utilisés dans les habitations ; les services de télécommunications ; les frais de cantine ; les services de télévision (redevance télévisuelle, abonnements à des chaînes payantes) ; les assurances (hors assurance-vie) ; les services financiers (y compris, dans le cas de la comptabilité nationale, les services d'intermédiation financière indirectement mesurés) », INSEE. (2016), Définition dépenses pré-engagées, [En ligne], <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1358>.

⁶² *Ibid.*

⁶³ *Ibid.*,

⁶⁴ « En 2017, près de 30 % des ménages du premier décile dépassent le seuil de 10 % du budget alloué à l'énergie. En 2030, dans les scénarios S3 et S4 les moins sobres, c'est près de 40 % qui se trouvent dans cette situation (voir Petiteville, M., Combet E., Pottier A., (2023), *Les inégalités entre ménages dans la transition*. ADEME, Chaire Energie et Prospérité).

⁶⁵ Klenert, D., Funke, F. et Cai, M. (2023), « Meat taxes in Europe can be designed to avoid overburdening low-income consumers », *Nature Food*, n° 4, p. 894-901.

une économie de 30 % ou un surcoût de 67 % notamment pour les ménages les plus modestes⁶⁶. Le rapport montre que ce renchérissement concerne également l'eau : « *le coût moyen du mètre cube au niveau national d'eau passerait de 4 euros à 9 euros si l'ensemble des coûts supplémentaires engendrés par les exigences écologiques et sociales étaient supportés par les usagers des services* ». Or, les ménages modestes consacrant une part plus importante de leur revenu à la consommation d'eau pourraient être particulièrement vulnérables à une telle hausse (voir encadré 9).

Encadré 9 : L'eau, enjeu de l'avenir
Résumé de la contribution de Joan Cortinaz-Munoz (chapitre 9)

L'impact social des politiques de préservation des ressources hydriques en France constitue un enjeu important. En raison de la diminution des ressources en eau due au changement climatique, le gouvernement a mis en place un « Plan eau » visant à réduire l'utilisation de cette ressource. Toutefois, en raison du modèle économique des fournisseurs d'eau potable et d'assainissement utilisé en France, les mesures de ce plan peuvent provoquer une augmentation des factures d'eau, liée aux investissements nécessaires pour développer des réseaux d'eau plus performants, répondre aux normes de qualité de l'eau et aux nouvelles exigences en matière d'accès universel à l'eau. Elles peuvent engendrer des problèmes d'accès à l'eau potable et aggraver la précarité hydrique, et la précarité plus générale, des ménages pauvres et modestes (locataires, étudiants, retraités, travailleurs pauvres, etc.), en particulier s'ils éprouvent déjà des difficultés à faire face à l'ensemble de leurs dépenses pré-engagées. Pour faire face à cette situation, des mesures compensatoires (aides financières, tarifs préférentiels, tarifs sociaux, chèque eau) sont envisagées, voire déjà mises en place, par les fournisseurs d'eau.

Néanmoins, ces mesures raisonnent de manière sectorielle et non systémique. Elles laissent dans l'ombre des questions structurelles de répartition des coûts des services de l'eau entre différents types d'utilisateurs, la question des inégalités territoriales, celle de la qualité des équipements et celle des logements des personnes. Elles laissent aussi différentes marges de manœuvre aux collectivités locales pour définir leur politique sociale de l'eau. Or, les critères pris en compte par celles-ci pour définir cette politique (volume d'eau consommé, prix de l'eau déterminé par des considérations économico-politiques, volume d'eau jugé essentiel, aides facultatives locales, prise en compte du niveau de vie des ménages avant ou après redistribution, etc.) peuvent être plus ou moins défavorables aux ménages pauvres et modestes. Aussi, les défis posés par la diminution des ressources hydriques en France renvoient à la fois à des préoccupations structurelles (type d'actions à déployer), conceptuelles (type de calcul utilisés pour définir la politique de l'eau), cognitives (données manquantes sur la précarité hydrique) et organisationnelles (politique sociale de l'eau déployée par les collectivités locales). Des recommandations sont tirées de ces analyses (voir section 3. du présent rapport).

Le risque de précarité énergétique d'un nombre croissant de ménages est redoublé par les effets dits « de bouclage macroéconomique » et de propagation d'une revalorisation du carbone à l'ensemble de l'économie et aux conséquences inflationnistes qui peuvent affecter inégalement les différentes catégories de ménages. Ainsi, le panier de consommation des

⁶⁶ Ademe (2024), La transition juste, *Les avis de l'Ademe*, p.6, voir également Rogissart L., Bellassen V. et C. Foucherot (2021), Une alimentation plus durable augmente-t-elle le budget des consommateurs ? I4CE Point Climat n° 67. Point-Climat-Une-alimentation-plus-durable.pdf

ménages modestes est composé de produits plus sensibles à l'inflation que celui des ménages aisés : toute hausse des prix risque donc de diminuer de manière plus importante leur pouvoir d'achat — déjà plus limité⁶⁷.

Un troisième risque social identifié concerne la tarification « verte » d'un certain nombre de biens ou services et interroge la formation du prix « vert » ou sa régulation. Ce point constitue d'évidence un enjeu majeur pour les populations aux ressources limitées et contraintes. L'inventaire exhaustif effectué par l'ADEME relève certes une hétérogénéité des prix pratiqués et surtout des surcoûts exorbitants qui interpellent. Divers facteurs d'ordre structurel expliquent en partie ces différences de prix, comme une réorientation de modèle économique vers la qualité. Par exemple, s'agissant de l'agriculture biologique, la mise en place d'un mode de production respectant différentes normes en adéquation avec la préservation de l'environnement est plus coûteux du fait des conséquences suivantes : le plus faible rendement par la non-utilisation de pesticides qui diminue le nombre de produits récoltés, la nécessité de disposer d'une main d'œuvre plus importante « de longue durée et moins saisonnière », le coût non négligeable du contrôle et de la certification en vue de l'obtention d'un label biologique. Et il en est de même pour l'élevage extensif et la pêche durable. Ces surcoûts peuvent être assimilés à un investissement personnel et environnemental réel⁶⁸ du fait des effets bénéfiques sur la santé et l'environnement de produits de plus grande qualité. Récemment, une enquête de l'association UFC-Que Choisir révèle des écarts considérables de tarifs pratiqués par les opérateurs de mobilité sur une même borne de recharge en France et un système de fixation des prix opaque et incompréhensible⁶⁹. L'Autorité de la Concurrence dans son avis du 11 juin 2024 invite ces opérateurs de bornes de recharge électrique à améliorer la transparence de leurs pratiques tarifaires. Mais, au-delà de cette hypothèse d'un surcoût induit par des coûts plus importants des producteurs, l'ampleur de certains surcoûts interrogent sur la politique de marges pratiquée tout au long de la chaîne de distribution alimentaire.

Un quatrième risque porte sur les mesures d'accompagnement — aides publiques, solutions de financement — permettant de rendre accessibles aux ménages certaines solutions moins carbonées. Si certains travaux pointent la nécessité d'étendre encore ces dispositifs aux catégories modestes — dont la capacité d'emprunt est limitée, voire nulle —⁷⁰, le rapport souligne les phénomènes de non-recours — déjà observés pour d'autres dispositifs d'aides sociales⁷¹ — de la part des ménages modestes, plus défiant vis-à-vis des institutions, ce qui est, avec le manque d'information et la complexité des dispositifs, une des sources du non-recours. Ces mesures d'accompagnement seront de plus soumises à un dilemme entre équité et efficacité⁷² : les ménages ayant les volumes de consommations énergétiques les plus importants étant souvent les plus aisés, l'impératif d'efficacité demanderait « de rénover en priorité les logements présentant les niveaux de consommation les plus importants, mais cela veut aussi

⁶⁷ Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. (2023), *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, Op. cit.,

⁶⁸ UFC-Que choisir. (2023), « Bornes de recharge pour voiture électrique - Un déploiement du réseau à accélérer, des dérapages tarifaires à stopper », publié le 27 novembre 2023, [En ligne] <https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-bornes-de-recharge-pour-voiture-electrique-un-deploiement-du-reseau-a-accelerer-des-derapages-tarifaires-a-stopper-n113938/>, consulté le 12 mars 2024.

⁶⁹ Ibid.,

⁷⁰ Vailles, Ch., Ousaci, S. et Kessler, L. (2023), « La transition est-elle accessible à tous les ménages ? » I4CE, Op.cit.,

⁷¹ Warin, Ph. (2017), *Le non-recours aux politiques sociales*, Grenoble, Pug.

⁷² Ravigné, E., Ghersi, F. et Nadaud, F. (2022), « Is a fair energy transition possible ? Evidence from the French low-carbon strategy », *Ecological Economics*, vol. 196, [En ligne] [Une transition énergétique équitable est-elle possible ? Les enseignements de la stratégie française bas carbone - ScienceDirect](https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2022.107001) ; Peteteville, M., Combet E., Pottier A., (2023), *Les inégalités entre ménages dans la transition*, Op.cit.

dire ne pas prioriser les ménages qui ont des consommations plus basses, mais sont plus contraints économiquement ». Outre la dimension anti-redistributive que de telles mesures seraient susceptibles de comporter (étant perçues prioritairement par des ménages aisés, disposant de grands logements) celles-ci risqueraient d'accroître l'inégalité en confort thermique entre ménages aisés et ménages modestes, sachant en particulier que ces derniers sont plus souvent exposés à de mauvaises conditions d'habitat⁷³. Cependant, le rapport souligne l'importance, l'effectivité et le ciblage de certains dispositifs d'accompagnement déjà opérés par l'action publique en matière de transition écologique mais appelle à un soutien des mesures et surtout à un séquencement d'action publique pour donner aux ménages modestes et pauvres le temps d'adaptation pour entrer dans la transition. Ainsi, en matière d'accompagnement, le dispositif MaPrimeRenov », destiné à financer la rénovation thermique des logements, d'abord ciblé sur les publics modestes et étendu à tous les ménages en remplacement du crédit d'impôt pour la transition écologique souffre-t-il d'une trop grande dépendance envers des procédures dématérialisées. Le Défenseur Des Droits, par sa décision 2022-199, a demandé à l'Agence National de l'Habitat (ANAH) de « mettre en place des mesures de nature à résoudre définitivement les difficultés techniques affectant la plateforme de dépôt des dossiers de demande d'aide ; de diminuer les délais de traitement des dossiers confrontés à des difficultés ; d'améliorer l'information des usagers notamment par la mise en place d'interlocuteurs qualifiés voués à assurer un meilleur suivi des dossiers et des réclamations et la communication dans les décisions des éléments d'analyse de nature à les justifier et de prendre l'attache de ses ministères de tutelle afin de mettre en place un canal de dépôt des demandes en complément de la procédure dématérialisée. »⁷⁴

Un cinquième risque porte sur les transformations du marché du travail que la transition a déjà commencé à engendrer. L'Ademe souligne dans son avis sur « la transition juste » que « L'évaluation des effets macroéconomiques des scénarios Transition(s) 2050 proposés par l'ADEME souligne les effets positifs sur l'emploi à moyen-long terme des politiques de neutralité carbone. Toutefois, ce bilan national cache des différences importantes entre secteurs et territoires. Certains vont gagner des emplois non délocalisables, d'autres en perdre. Par exemple, en l'absence d'un plan de relocalisation, 10 000 emplois seraient perdus dans l'industrie automobile en France entre 2021 et 2026 en raison du développement de l'électromobilité. La qualité des emplois peut-être également en jeu, d'autant plus si les emplois verts se concentrent, en moyenne, dans des professions qui ne sont pas hautement qualifiés et qu'ils ne sont pas mieux rémunérés alors qu'ils peuvent exiger des compétences nouvelles. »⁷⁵ Les mutations structurelles du marché du travail et des emplois ne dépendront donc pas principalement de la transition, qui laisse ouverts les choix sociaux et politiques en matière de réduction et partage du temps de travail par exemple. La transition n'induit aucun déterminisme sur les formes d'organisation et de régulation collective de l'activité économique⁷⁶.

Le rapport souligne trois transformations susceptibles de fragiliser les personnes pauvres ou précaires. D'abord, il pointe que les gisements d'emplois en régime de transition ne seraient pas forcément si conséquents du fait des « destructions créatrices » associées aux

⁷³ Driant, J.-C et Lelièvre, M. (dir.). (2018), *Mal-logement, mal-logés*, Rapport 2017-2018, ONPES.

⁷⁴ Décision du Défenseur Des Droits, n°2022-199, p.9.

⁷⁵ Ademe, (2024), “La transition juste”, Les avis de l'Ademe, p. 4.

⁷⁶ *Ibid.*, p.4 : les effets de la transition sur les systèmes d'emploi actuels et futurs demeurent difficiles à appréhender, ne serait-ce que pour des raisons de définition et d'identification. D'ailleurs, les travaux menés par les pouvoirs publics sur l'emploi, les compétences et la formation en lien avec la transition en France envisagent désormais une transformation de l'ensemble des métiers, au-delà des métiers verts et verdissants. Ce sont surtout les dispositifs généraux non spécifiques à la transition qui seront mobilisés pour accompagner la transition juste.”

mutations du système productif, gisements qui dépendront ainsi du volontarisme de l'action publique et des scénarios de transition envisagés. En particulier, on note la disparition d'emplois dans certains secteurs, tels que ceux liés à l'automobile (du fait du recul de l'automobile ou de son électrification) ou à la production des énergies fossiles, nécessitant des politiques publiques de reconversion professionnelle en direction des secteurs bénéficiant de la transition. Ensuite, il pointe le risque de polarisation des emplois, avec une diminution des emplois intermédiaires au profit des emplois les plus et les moins qualifiés, avec pour risque une relégation des personnes modestes, mais de qualification moyenne, dans des emplois particulièrement peu valorisés et peu rémunérés. Dans sa contribution, la sociologue Carine Ollivier souligne, en suivant les travaux de Guergoat-Larivière et Bachelot, qu'une typologie des emplois verts peut être élaborée. Dans le premier groupe qu'ils qualifient de « fraction stable du salariat vert » (60 % de l'échantillon des emplois verts), regroupent des ouvriers qualifiés, souvent salariés de collectivités territoriales, comme les paysagistes, les jardiniers municipaux, les désamianteurs et les chauffeurs de bennes à ordures. Le deuxième groupe (25 % des emplois verts) est celui dit des « cadres verts » composé à 70 % de cadres et professions intellectuelles supérieures, et correspond à des métiers d'ingénieurs de prévention des risques industriels, de protection de l'environnement, de recherche et développement en énergie – avec là aussi une surreprésentation des agents de l'État. Le troisième groupe (15 % des emplois verts) que M. Guergoat-Larivière et M. Bachelot appelle le « salariat vert précaire » rassemble quant à lui comme le premier groupe une grande partie d'ouvriers qualifiés (jardiniers, agents d'entretien des espaces verts ou du tri des déchets) et des emplois de services à la personne dont les contrats et les horaires sont moins stables que dans le groupe 1. Cette typologie invite alors à s'interroger sur les caractéristiques de ces métiers à partir d'indicateurs désormais admis comme permettant de mesurer la qualité de l'emploi telles que les conditions de travail (intensité et risques physiques et psychosociaux), le temps de travail et l'équilibre vie personnelle et vie professionnelle, la sécurité socio-économique (salaires et type de contrat de travail), et les possibilités de formation et de dialogue social. Il en ressort que les emplois de l'économie dite verte ne sont pas toujours de qualité. Enfin, le rapport met en évidence la possible dégradation des conditions de travail dans les emplois verts ou verdissant les moins qualifiés [faiblesse des rémunérations, instabilité, alourdissement des tâches pénibles, décuplement des contraintes administratives pour correspondre aux labels « écoresponsables »].

Les analyses de Carine Ollivier, ainsi que les conclusions des études disponibles, font ressortir l'importance cruciale de la formation professionnelle, à différents titres, pour faire de la transition un levier d'inclusion sociale. D'abord, pour atténuer les contraintes liées au verdissement des emplois. Ensuite, pour éviter que la transition ne soit ralentie par des marchés sous-développés. L'Ademe, dont la note sur la transition juste peut de nouveau être mobilisée, indique que : « La transition peut également être ralentie par des marchés sous-développés et des compétences manquantes. Dans cette perspective inversée, le défi consiste à identifier et à prévenir les pénuries de compétences. En France, l'ADEME observe un déficit d'environ 18 000 emplois ETP en 2022 dans les trois secteurs clés de la transition énergétique (efficacité énergétique, production d'énergie et de chaleur renouvelable et transports terrestres). Plus de la moitié des emplois dans l'économie verte sont confrontés à des difficultés de recrutement en 2020 pour des questions notamment de compétences et donc de formation. Le secteur de la rénovation énergétique des bâtiments est celui qui rencontre le plus de problèmes avec de 170 000 à 250 000 d'emplois à créer en France d'ici 2030 »⁷⁷.

⁷⁷ *Ibid.*

Des enjeux symboliques liés aux modes de vie apparaissent enfin. Ainsi, dans son étude sur le rapport des différentes catégories sociales aux injonctions nutritionnelles mises en lien avec les normes environnementales, telles qu'on les trouve formalisées dans le Programme National Nutrition Santé, un clivage apparaît sur la consommation de viande, notamment de viande rouge. En effet, il ressort de ses analyses que c'est la viande rouge qui constitue aujourd'hui la ligne de clivage la plus importante dans la façon dont les individus se positionnent à l'égard des normes. C'est autour de celle-ci que s'observent les plus fortes oppositions entre d'un côté, les catégories aisées et médianes – qui mentionnent la diminution de viande comme un idéal - et de l'autre les catégories modestes pour qui la viande est bien plus souvent présentée comme un aliment essentiel dans les choix alimentaires, au centre des préférences et de ce qu'est « bien manger ». Ainsi, les individus en milieu aisés ou médian soulignent la nécessité de réduire (à « une à deux fois par semaine », « maximum trois » par semaine) la consommation de viande, pour des raisons de santé, d'environnement et/ou de bien-être animal, sans que cette conviction ne préjuge évidemment du succès de leur désir ou de leurs tentatives de réduction. Inversement, les membres des milieux modestes soulignent l'importance de la viande rouge dans l'alimentation quotidienne, pour plusieurs motifs. La valorisation de la viande répond tout d'abord à une préférence : se trouve exprimé, dans nos entretiens, un goût populaire pour la viande. La dimension hédonique est centrale dans l'attachement à la viande.

En somme, le rapport montre que, sans une prise en compte des enjeux d'équité, de redistribution et d'inclusion sociale à la racine de la conception des politiques de transition, celles-ci risquent de peser plus lourdement sur des groupes sociaux déjà vulnérables et dont l'empreinte environnementale est pourtant globalement plus faible que celle des ménages aisés.

2.4. Écologie, justice sociale et acceptabilité des instruments de transition

Le baromètre de suivi qualitatif de l'évolution de la pauvreté et de l'exclusion sociale du CNLE⁷⁸ montre l'inquiétude des acteurs confrontés à des publics en difficultés sociales quant aux conséquences de la transition écologique pour de telles populations : ils craignent par exemple une aggravation des difficultés de mobilité de certains publics accompagnés, du fait de la mise en place des Zones à Faibles Émissions (ZFE) ; ou encore le risque d'une diminution du parc locatif du fait des contraintes en termes de diagnostic énergétique⁷⁹. Le rapport montre plus généralement que l'acceptabilité des mesures de transition par les Français est très largement conditionnée à l'inclusion des enjeux de justice sociale à la racine de ces politiques. Pour une majorité, la lutte contre la fin du monde ne peut être légitime si elle rend les fins de mois insoutenables. Le rapport rappelle la large diffusion des préoccupations environnementales au sein de la population française. Ainsi, selon le baromètre de la Direction

⁷⁸ CNLE. (2023), *Synthèse de la 2ème vague du baromètre de suivi qualitatif de l'évolution de la pauvreté et de l'exclusion sociale*, septembre 2023. Le baromètre qualitatif du CNLE est un instrument de vigilance sociale alimenté par les remontées de terrain d'une pluralité de réseaux d'acteurs (associations, services publics et organismes divers) qui accompagnent les populations en situation de précarité ou exprimant des difficultés. La deuxième vague a été administrée à l'hiver 2022-2023. [En ligne], <https://solidarites.gouv.fr/barometre-de-suivi-qualitatif-de-la-pauvrete-et-l-exclusion-sociale-du-cnle>

⁷⁹ Disposées par la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (1) - Légifrance (legifrance.gouv.fr).

de la Recherche, des Études, de l’Évaluation et des Statistiques (DREES) de 2022, 84 % des Français métropolitains déclarent être préoccupés par les problèmes liés à l’environnement et 83 % se disent pessimistes pour la planète et le climat⁸⁰. Ce baromètre rappelle aussi la diffusion particulièrement importante de ces préoccupations dans des groupes sociaux plutôt favorisés (catégories moyennes supérieures particulièrement diplômées).

Sur la longue période, les résultats de plusieurs enquêtes barométriques (ADEME, DREES, CREDOC) convergent, dévoilant une sensibilité croissante de la population aux questions environnementales. Le rapport met également en évidence deux résultats qui témoignent du recouplement entre les préoccupations sociales et environnementales. D’abord, les Français qui se disent préoccupés par l’environnement sont également rendus soucieux par une variété d’autres enjeux (relatifs à la santé, à la pauvreté, aux incertitudes concernant l’avenir, aux inégalités, etc.) : l’éco-anxiété se cumule avec une pluralité d’inquiétudes. Ensuite, les ménages expérimentant les formes les plus sévères d’exclusion sociale manifestent un niveau particulièrement élevé de préoccupations environnementales et climatiques : vécues au quotidien, mettant en péril toute projection dans l’avenir, la fragilité et la vulnérabilité expérimentées par ces ménages s’accompagnent d’une perception aiguë des risques environnementaux. Cette perception doit à la surexposition de ces ménages aux dégradations environnementales et à leur vulnérabilité aux effets du changement climatique.

Le rapport montre que l’acceptation et de l’adhésion de la population aux instruments de transition sont d’autant plus forts qu’ils sont liés à des enjeux redistributifs. L’inquiétude environnementale s’accompagne d’une défiance et d’une méconnaissance vis-à-vis de certains des instruments visant à lutter contre la pollution et le changement climatique, en particulier ceux destinés à limiter l’utilisation des véhicules automobiles les plus polluants. Ainsi, d’après une étude du CREDOC commanditée par le CNLE (chapitre 3), 58 % des personnes interrogées dans l’enquête « Conditions de Vie et Aspirations des Français » en juin 2023 ignorent ce qu’est une Zone à Faible Émission (ZFE)⁸¹. L’inquiétude associée à ces mesures est également forte : 56 % des Français rejettent une augmentation de la taxe carbone sur les combustibles fossiles et 74 % considèrent — une fois informés sur la nature des ZFE — que celles-ci sont injustes en empêchant les plus modestes de se déplacer dans les grandes agglomérations et en accentuant les inégalités. Une telle inquiétude est particulièrement prégnante chez les individus retraités, habitant dans des communes rurales et utilisant la voiture, et dont l’équilibre financier est fragile. Mais celle-ci n’efface pas la perception des bénéfices de la mesure : plus de six Français sur dix s’inquiètent du caractère injuste de la mesure tout en pointant ses bénéfices environnementaux. Ce recouvrement des enjeux sociaux et environnementaux se retrouve sur la mise en place d’une taxe carbone. Lorsque les recettes de la taxe carbone sont utilisées pour mettre en œuvre une compensation financière en faveur des foyers les plus modestes, celle-ci est souhaitée par 61 % des Français. Cette adhésion à une fiscalité sociale et environnementale est particulièrement forte chez les plus jeunes, les citadins et les ménages modestes.

De manière plus générale, le rapport pointe la nécessité, pour les mesures de transition à destination des publics pauvres et modestes, de se garder de toute forme de moralisation vis-

⁸⁰ Ce résultat, qui se retrouve dans les autres enquêtes mobilisées dans le rapport (ELIPSS-SVEN 2017 [CDSP] ; Enquête « Aspirations et conditions de vie des Français » [CREDOC]), prolonge les constats existants - voir notamment Coulangeon, Ph., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. D. (2023), *La conversion écologique des Français : contradictions et clivages, Op. cit.*,

⁸¹ Les Zones à Faible Émission (ZFE) sont mises en place aujourd’hui en France dans les grandes villes. Pour lutter contre la pollution de l’air, elles restreignent — voire interdisent — la circulation des véhicules les plus polluants. La vignette Crit’Air tient compte, pour classer les véhicules, du carburant (essence, diesel, électrique, etc.) ou de l’ancienneté des véhicules.

à-vis de populations qu'il s'agirait trop souvent d'« éduquer » plutôt que de soutenir par des mesures concrètes. De telles formes de moralisation sont susceptibles de générer une animosité vis-à-vis des politiques de transition écologique, perçues comme injustement intrusives et culpabilisantes⁸². Ainsi, les dispositifs de lutte contre la précarité énergétique et de sensibilisation aux économies d'énergie peuvent être perçus comme stigmatisants par les personnes concernées, lorsqu'elles se traduisent par exemple par la distribution de sabliers pour douchettes ou encore d'un guide d'économies d'énergies en complément de l'attribution d'un chèque énergie⁸³. Comme le rappelle la sociologue Coralie Robert, décortiquant les messages portés par ces guides, les écogestes peuvent constituer un support de revalorisation symbolique pour certains publics qui les pratiquent déjà pour des raisons budgétaires ; mais ils peuvent également être perçus comme des « rappels à l'ordre », porteurs de violence symbolique du fait de leur déconnexion face aux pratiques de sobriété énergétique déjà nombreuses des personnes concernées, ou lorsque les conseils ne sont pas adaptés au cadre de vie des personnes. À titre d'exemple, le conseil de changer le filtre du lave-vaisselle, inadéquat pour une personne qui n'en dispose pas, peut également être perçu comme un rappel de la situation de pauvreté et d'inconfort qu'elle subit. Cet effort de moralisation est d'autant plus insupportable que les personnes en situation de pauvreté se perçoivent comme peu responsables des dégradations environnementales, à l'inverse d'autres acteurs, à leurs yeux insuffisamment ciblés par les mesures de transition écologique (voir Encadré 10).

Encadré 10 : Témoignages des membres du 5^e collège du CNLE

Les trois témoignages suivants reflètent les nombreuses interventions des personnes membres du 5ème collège du CNLE qui pointent la manière dont les prescriptions écologiques participent d'un sentiment humiliant d'infantilisation pour les personnes pauvres.

« En ce qui concerne les nudges, j'ai compris qu'il s'agit d'incitations très infantilisantes, ce qui n'est pas acceptable. Si nous trions nos déchets, c'est parce que nous avons été éduqués ainsi. J'ai 30 ans et ma scolarité intégrait cette éducation au tri des déchets, devenue une valeur ancrée en moi. Les nudges sont certes nécessaires pour certaines personnes, mais sont ridicules » (Une personne membre du 5ème collège du CNLE).

« Bravo pour cette intervention. Outre le sablier, je recommande de fredonner une chanson pour limiter le temps de la douche (référence faite à un nudge pour la douche). Le fait que les mairies ou centres commerciaux chauffent leurs bâtiments à plein régime me fait tiquer sachant que nous sommes soumis à la taxe carbone de la même façon » (Une personne membre du 5ème collège du CNLE).

« Je trouve indécent que la tour Montparnasse demeure allumée toute la nuit. Les ateliers de sensibilisation sont peut-être pertinents pour les personnes qui viennent d'arriver en France. À titre personnel, je n'apprécierais pas qu'ils me soient proposés. Je ne supporte pas l'infantilisation des populations précaires alors que certaines personnes aisées jettent leurs déchets par terre » (Une personne membre du 5ème collège du CNLE).

⁸² Sur la dimension moralisante et intrusive des actions menées dans le cadre de programmes nationaux visant à accompagner les habitants des cités HLM dans le processus de verdissement de leur mode de vie - Voir Malier, H. (2019), « Greening the poor: the trap of moralization », *The British Journal of Sociology*, Vol. 70, n° 5, p. 1661-1680.

⁸³ Robert, C. (2021), *Faire face à l'expression d'un impératif de sobriété énergétique : du conseil à l'injonction, les stratégies de ménages précaires en France*, Thèse de doctorat en sociologie, sous la direction de Fijalkow, Y. (dir.), Université de Nanterre-Paris X.

Les recommandations du CNLE

Tirant enseignement des constats faits dans le rapport, le CNLE appelle à l'adoption d'un pacte social et environnemental et à la définition d'une méthode et d'outils permettant de structurer l'action publique dans cette direction.

Recommandation n° 1 : Donner aux ménages la capacité de contribuer à la transition écologique en développant une offre d'alternatives écologiquement moins impactantes accessibles à tous.

Les produits et services ayant un impact environnemental faible demeurent trop souvent soit inexistant, soit hors de portée des ménages pauvres et modestes. Le CNLE considère que le développement et l'accessibilité de ces alternatives moins impactantes doivent être une priorité, sans quoi toute incitation aux changements de comportements individuels est irréaliste et risque même d'exclure les populations pauvres et modestes de la transition ou plus généralement d'augmenter les inégalités socio-environnementales.

Pour rendre possible l'usage de pratiques et de consommations plus sobres, le CNLE préconise d'agir dans plusieurs directions :

- Poursuivre et accélérer la politique d'aménagement du territoire (réseaux de transport en commun, construction d'infrastructures rendant effectivement accessible, de manière homogène sur le territoire, la mobilité alternative à l'automobile thermique, espaces verts publics, rénovation thermique des bâtiments publics et du parc locatif social) ;
- Subventionner et accompagner la production de biens et services moins impactants écologiquement ;
- Engager des politiques de formation et d'emploi adaptées ;
- Développer l'accès à des produits moins impactant financièrement accessibles dans les lieux de vie des ménages pauvres et modestes ;
- Réguler la formation des prix des biens et services «verts» :
 - ✓ Améliorer la transparence tarifaire des bornes électriques, qui est particulièrement opaque conformément à l'avis du 11 juin 2024 de l'Autorité de la Concurrence sur les pratiques tarifaires des opérateurs des bornes de recharge pour véhicules électriques.
 - ✓ Pour les biens de première nécessité et en particulier l'alimentation, «trouver un moyen de baisser le prix du bio plutôt que d'augmenter le prix de ce qui n'est pas bio, car sinon, même les aliments pas chers ne seront plus accessibles aux plus précaires». Cela pourrait passer par exemple par un taux de TVA réduit pour les produits bio.

Recommandation n° 2 : Accroître l'effort d'information sur les politiques publiques de transition.

L'urgence climatique appelle des mesures volontaristes en faveur de l'environnement et requiert la participation et l'adhésion des citoyens aux dispositions envisagées qui vont impacter leur vie quotidienne. Une bonne qualité de l'information est un levier indispensable pour éclairer les choix et arbitrages des consommateurs et usagers en faveur de comportements plus favorables à l'environnement.

De plus, le rapport documente la faiblesse des connaissances communes de diverses dispositions environnementales (labels, Zones à Faibles Émissions (ZFE), aides à la rénovation énergétique ou à l'acquisition d'un mode de transport moins polluant ...). Ce déficit informationnel suscite un sentiment de « flou », voire de rejet, et peut engendrer un non-recours aux aides existantes, en particulier au sein des populations les plus modestes. À cet égard, les modifications règlementaires répétées sur une temporalité courte obscurcissent l'intelligibilité des informations et par la même peuvent entraver l'évolution nécessaire des pratiques. Le rapport révèle la complexité pour les consommateurs du processus de recherche d'alternatives plus vertueuses et pointe les problèmes méthodologiques de calculateurs d'empreinte carbone de la consommation courante (non prise en compte des ressources provenant des institutions publiques et privées, des changements familiaux intervenant dans les ménages, etc.). C'est un enjeu important car l'estimation de l'empreinte carbone est souvent mobilisée comme un instrument permettant d'apprécier la part de responsabilité de chacun dans la crise climatique.

Le CNLE recommande :

- d'informer les populations préalablement à toute mesure restrictive ;
- d'améliorer la lisibilité de l'information et offrir un accès facilité à celle-ci en particulier s'agissant des mesures d'accompagnement, comme les aides existantes ;
- de créer un « guichet unique de la transition » adressé aux citoyens pour garantir la centralisation de l'information, particulièrement foisonnante dans ce domaine sur le modèle du guichet unique proposé aux collectivités par la Mission adaptation pour les aider à adapter leur territoire au changement climatique ;
- de promouvoir et améliorer les outils d'aide à la décision individuelle pour juger de la qualité environnementale : d'une part, les écolabels fiables reconnus par l'ADEME et d'autre part, les simulateurs officiels qui doivent être plus performants ;
- d'encourager la transparence sur les intérêts économiques dans la production d'information, y compris scientifique. Les effets de l'action humaine sur le réchauffement climatique comme sur les risques socio-environnementaux ont fait et font l'objet d'une sous-estimation ayant conduit à un ralentissement de l'action climatique ou au maintien, voire à l'encouragement, de productions dont les effets délétères sur différents plans sont pourtant avérés.

Recommandation n° 3 : Organiser un séquencement socialement différencié de l'action publique pour éviter les risques d'exclusion sociale et de maltraitance institutionnelle

La mise en place des zones à faible émission (ZFE) a pu conduire à l'exclusion des plus modestes, incapables d'assumer le coût d'un changement de véhicule et sans solution de mobilité alternative. À l'opposé, le développement des pistes cyclables a eu un effet de levier avéré sur l'usage du vélo pour les déplacements du quotidien, les plus fréquents.

- Fort de ces constats, le CNLE appelle à adopter un séquencement socialement soutenable de la mise en œuvre des politiques environnementales selon l'ordre ci-dessous :
 - ✓ en premier lieu mettre en place les offres alternatives pour assurer la possibilité matérielle du changement de pratiques ;
 - ✓ informer ensuite les ménages concernés par les futurs changements de normes ou de fiscalité ;
 - ✓ accompagner financièrement si nécessaire ;
 - ✓ et seulement ensuite interdire, restreindre, taxer ou compenser le cas échéant les pratiques carbonées.
- À titre transitoire, avant que toutes les conditions requises pour un changement de modes de consommation des ménages modestes ne soient réunies, le CNLE appelle les pouvoirs publics à envisager une « transition de la transition » pour tenir compte des marges de manœuvre réduites des ménages modestes dans la mise en œuvre de la stratégie bas carbone sachant que leur taux d'émission dépend largement de décisions de tiers (bailleurs, aide alimentaire). Cela peut prendre la forme :
 - ✓ D'une réduction de la facture énergétique des ménages modestes n'ayant pas encore pu réaliser (eux ou leur bailleur) les travaux de rénovation énergétique de leur logement.
 - ✓ D'une tolérance dans les ZFE (par exemple, prise en compte du revenu pour les vignettes Crit'Air) ;
 - ✓ De dispositifs à l'image de ceux prévus dans la loi consensuelle du 5 avril 2024 (n° 2024-310) visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires. Cette loi met à disposition des plus défavorisés les véhicules Crit'Air 3 mis au rebut dans le cadre de la PAC (excepté le diesel), via des services de location solidaire à prix modiques et placés sous la responsabilité de la collectivité territoriale volontaire.
- Dans cette phase transitoire, le CNLE préconise de solliciter d'abord les ménages les plus aisés dont la capacité contributive est plus importante, dont la consommation est plus volumineuse et plus polluante mais aussi, plus généralement, en tant que citoyens ayant un rôle clé dans la définition et la diffusion de modes de vie désirables.

Recommandation n° 4 : Lier la transition écologique à une logique de réduction des inégalités sociales et environnementales.

Si cela est souvent lié aux contraintes budgétaires et résidentielles auxquelles ils sont soumis, les modes de vie des ménages pauvres et modestes demeurent aujourd’hui particulièrement sobres, tant dans le volume d’équipements, l’ampleur des consommations d’énergie, la mobilité de longue distance ou la consommation carnée.

Le CNLE considère que les politiques publiques visant à diminuer l’empreinte carbone des modes de vie des différents groupes sociaux doivent tenir compte du degré d’éloignement de ces groupes à l’objectif d’atténuation à l’horizon 2030 ou 2050. Ce sont les ménages les plus modestes dont l’empreinte carbone est la plus proche des objectifs d’atténuation à l’horizon 2030 ou 2050. Néanmoins, ils devront diminuer leur empreinte carbone puisque l’objectif est de passer à 2teqCO₂ par an et par personne.

L’atteinte de cet objectif implique de questionner et mieux quantifier les besoins minimaux nécessaires à la satisfaction d’une vie décente en transition, en prenant appui sur les travaux de l’ADEME pour “verdir” les budgets de référence du CNLE. Cet outil de mesure doit permettre de définir socialement et géographiquement, une structure et un niveau « plancher » de consommation et de participation à la vie sociale en deçà duquel les personnes ne vivent pas décemment. Ce seuil peut être utilisé comme un repère pour d’une part, identifier un socle inaliénable de consommation décente de biens et de services considérés comme sobres et d’autre part, justifier des contributions additionnelles à l’effort de transition pour les ménages qui se situent au-dessus de ce seuil.

Au-delà des actions sur l’offre (recommandation 1), la convergence des modes de vie des différentes catégories sociales pourra se concrétiser par :

- Des mesures de solvabilisation des ménages vivant sous le seuil plancher pour qu’ils atteignent à minima un mode vie décent (augmentation de leurs revenus et accès à un emploi décent, aides financières pour la rénovation énergétique ou l’équipement automobile, subvention des consommations moins impactantes, services publics) ;
- Une incitation à la limitation des consommations de confort des ménages les plus aisés (fiscalité indirecte sur les produits de confort les plus impactant, fiscalité progressive sur les revenus et le patrimoine, normes, régulation).
- Une communication officielle autour de ces normes pour valoriser symboliquement les modes de consommation actuels des ménages modestes et faire de certaines pratiques, jusqu’alors uniquement vécues sous le sceau de la contrainte et de la privation, un élément de fierté pour des personnes qui se sentent trop souvent exclues des récits écologiques dominants. En effet, la plupart des politiques publiques mettent plutôt l’accent sur des actions comme l’investissement dans des équipements moins énergivores ou l’achat de produits labellisés souvent onéreux.

Recommandation n° 5 : Systématiser l'évaluation préalable des impacts sociaux associés aux mesures de transition écologique.

Le CNLE recommande que les études d'impacts (obligation constitutionnelle et organique) associés aux projets de loi en lien avec la transition écologique comprennent, à côté des objectifs environnementaux et sanitaires (code de l'Environnement), un objectif social de préservation ou d'amélioration des conditions de vie des ménages pauvres et modestes. Cette évaluation devra être réalisée en toute transparence par un tiers de confiance en vue de sélectionner les solutions les plus pertinentes, non seulement au regard de leur efficacité environnementale ou économique, mais aussi de leurs effets attendus sur les populations les plus vulnérables.

De telles études d'impact social sont particulièrement nécessaires lorsque les dispositions envisagées impliquent l'instauration de normes contraignantes ou une action sur les prix à l'achat.

Recommandation n° 6 : Mettre en place des Conventions Territoriales des Besoins Sociaux et de la Transition Écologique pour mieux articuler mise en œuvre des politiques sociales et démarche de planification.

Dans le prolongement de la Convention Citoyenne pour le Climat, le CNLE recommande la mise en œuvre de Conventions Territoriales des Besoins Sociaux et de la Transition Écologique afin d'inscrire la dimension ascendante et participative au cœur de la planification écologique, et de l'ancrer dans la mise en œuvre des politiques sociales. Ces conventions auront vocation à assurer un consensus citoyen sur les besoins sociaux à satisfaire permettant de mener une vie décente et d'orienter des réponses d'action publique pertinentes dans le cadre de la transition. Le CNLE recommande d'inscrire la dimension environnementale dans la démarche des besoins sociaux (ABS) réalisée, de manière obligatoire, en début de mandature par les Centres communaux d'action sociale et les Centres intercommunaux d'action sociale (CCAS, CIAS), en y intégrant une dimension d'anticipation des besoins en régime de transition (sur le volet atténuation, comme sur celui de l'adaptation). La voix des personnes concernées devra y être représentée, à parité de la proportion du budget des prestations sociales dans les dépenses des collectivités. Leurs constats et analyses seront mis en relation avec les Conférences des parties (COP) régionales, mais aussi avec les Commissaires régionaux à la prévention et à la lutte contre la pauvreté (CLP), l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, (ADEME) et le Secrétariat Général à la Planification Écologique (SGPE). Cette recommandation vise à institutionnaliser la relation ascendante entre les différents échelons territoriaux : municipalité et intercommunalités, Départements, Métropoles. L'instauration de ces conventions permettrait de mieux articuler mise en œuvre des politiques sociales et démarche de planification.

RECOMMANDATIONS SECTORIELLES : PREMIÈRES ORIENTATIONS

Le CNLE a commencé à étudier sept secteurs de l'action publique pour lesquels des recommandations plus précises feront l'objet d'un rapport complémentaire ultérieur : Alimentation, logement, transports, eau, aménagement des espaces verts, santé, emploi

Recommandation n° 7 : Systématiser la décarbonation au sein du secteur public et pour les services à la personne

L'État a un devoir d'exemplarité : il doit veiller à construire et réunir les conditions d'un consensus social sur les mesures réglementaires en les appliquant à lui-même. Alors que le secteur public (services publics et investissement public) représente près de 30 % du PIB français au travers notamment des hôpitaux, crèches, EHPADs, des établissements pour le handicap, des services à domicile, etc..., ses actions pour la planification écologique de la France restent encore peu visibles.

Sachant que l'État a une capacité d'action sur lui-même, le CNLE l'encourage à amplifier les actions entreprises sur ses propres structures pour qu'elles réduisent leurs émissions carbone. La circulaire du Premier ministre du 25 février 2020, qui invitait les services publics à s'engager dans l'éco-responsabilité, et le suivi régulier qui en est fait, montrent que la transformation écologique de l'État est bien en marche et poursuit son déploiement. Parmi les nombreuses actions planifiées, le CNLE est particulièrement attentif au verdissement des flottes automobiles, à l'alimentation durable dans les restaurants administratifs et à la gestion durable des bâtiments et des espaces naturels.

Au-delà de ces actions, d'autres initiatives sont envisageables, en particulier en milieu rural, comme :

- l'accès à des voitures de fonction propres, par exemple dans le cadre des services à la personne ;
- la limitation de la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales et les autoroutes ;
- La mise en place de subventions aux associations d'aide à domicile (notamment Aide à Domicile en Milieu Rural) pour acheter un parc de véhicules sobres.

Ces propositions entrent en résonnance avec certaines dispositions de la loi « Bien-vieillir », du 8 avril 2024, en lien avec la création d'un fonds à destination des aides à domicile, en faveur d'une mobilité plus sobre.

Plus généralement, l'approche préventive qui sous-tend la notion d'investissement social dans la conduite des politiques sociales, gagnerait à s'enrichir de la dimension socio-environnementale.

Recommandation n° 8 : Étudier l'opportunité des tarifications énergétiques adaptées et des mécanismes de compensation visant à corriger les retombées sociales négatives des dispositifs « signal-prix carbone ».

Les instruments de régulation fondés sur le « signal-prix carbone » sont souvent utilisés pour structurer l'offre en faveur de solutions moins impactantes pour l'environnement et plus généralement pour orienter l'économie vers la neutralité carbone. Or, les tarifications qui intègrent de manière directe et aveugle les externalités négatives environnementales associées aux consommations énergétiques sont régressives et ont des conséquences dommageables sur la situation budgétaire des plus modestes, pour qui la consommation d'énergie — faible en valeur absolue — absorbe déjà une part importante de leur revenu disponible.

Pour concilier incitation par les prix et justice sociale dans un souci d'opérationnalité, plusieurs pistes doivent être instruites :

- des mécanismes de compensation des hausses de prix du carbone ou des taxes sur les produits à fort contenu carboné qui pourraient prendre la forme d'un chèque énergie ou d'un crédit d'impôt aux ménages appartenant aux premiers déciles de revenu. Notons toutefois le chèque énergie et l'indemnité carburant ont fait l'objet de non-recours en raison notamment d'une faible lisibilité de la prestation et de la complexité des démarches.
- les propositions de modulation tarifaire progressive, qui prévoient un tarif réduit pour un premier quota de consommation associé aux besoins essentiels, et un prix plus élevé passé ce seuil sont des mesures intéressantes mais qui posent à ce jour plusieurs difficultés qui font obstacle à une mise en place rapide. En effet, en l'état des infrastructures et de l'organisation des marchés, pratiquer une tarification progressive paraît difficile à mettre en œuvre (chauffage collectif dans certains immeubles, opérateurs ne disposant pas d'information sur la composition et les revenus des ménages,...) et nécessiterait de réglementer la transmission aux opérateurs par les Caf ou les CPAM des informations nécessaires pour une tarification sociale efficace et bien ciblée (composition du ménage, revenu). Ce type de mesures doit faire l'objet d'une instruction avancée.

Recommandation n° 9 : Assurer une plus grande équité dans l'accès à la nature et aux espaces verts, en particulier dans les grandes agglomérations.

Au-delà de l'intérêt de protéger les écosystèmes pour leur valeur propre et de renforcer leur robustesse prioritaire dans la lutte contre le changement climatique, le CNLE constate l'exclusion encore trop fréquente des ménages pauvres et modestes des espaces verts et naturels supposément accessibles à tous, en particulier dans les zones urbaines fortement minéralisées. Une meilleure accessibilité à une nature préservée permettrait ces ménages, aux logements plus petits, souvent moins bien isolés, de mieux supporter les moments de forte chaleur et de canicule amenés à se multiplier dans les années à venir. C'est un **enjeu d'adaptation au changement climatique** car certaines solutions individuelles, comme les climatiseurs, sont à la fois socialement inéquitables et renforcent, au lieu d'atténuer la cause du problème. De plus, les parcs et jardins publics des villes sont parfois le seul accès à la nature envisageable dans les quartiers populaires.

Le CNLE recommande de poursuivre et d'améliorer l'aménagement des territoires en tenant compte des difficultés particulières rencontrées par les ménages les plus modestes et à leur capacité d'agir :

- Mettre en place une incitation financière de l'État et un accompagnement technique, notamment pour le ciblage des sites prioritaires, à l'attention des collectivités territoriales qui n'atteignent pas une surface suffisante d'espaces verts de proximité par habitant en zone urbaine, selon une norme qui reste à définir. Par exemple, l'OMS préconise 12m² par habitant à moins de 300m du lieu d'habitation.
- En milieu rural, lorsque l'accès à des espaces forestier est trop limité (forêts privées ou inexistantes), une incitation et un accompagnement similaires devraient permettre à tous les habitants de pouvoir profiter de tels espaces de fraîcheur et de biodiversité.
- Légiférer sur les horaires d'ouverture des parcs et jardins dans les zones urbaines et sur les normes de qualité écologique (en lien avec la biodiversité du site) afin de permettre à tous l'accès à un espace vert, source de bien-être et de fraîcheur, surtout en période de canicule.

Dans le sud de la France, en été, il est souvent interdit de se promener dans la garrigue pour protéger les massifs forestiers des risques d'incendies. L'accès aux aires boisées, nécessaire en cas de fort chaleur, n'est donc pas toujours possible. Le CNLE ne peut que souscrire à la prévention et la maîtrise des feux, dès leur éclosion, telles que définies dans la stratégie nationale Défense des Forêts Contre l'Incendie (DFCI) et invite les pouvoirs publics à agir sur les différents leviers pour éviter la fermeture prolongée des massifs en périodes à risques.

Recommandation n° 10 : Améliorer l'information sur les aliments durables au niveau environnemental sans stigmatiser les pratiques de consommation des classes populaires.

Le CNLE alerte sur la nécessité de mieux informer sur les enjeux environnementaux liés à l'alimentation. En particulier, sur :

- Les impacts de l'alimentation en termes d'émissions de CO2 (serre chauffée/transports/aliments carnés, etc.), de même que leur hiérarchisation.
- La saisonnalité des fruits et légumes (début et fin de saison).
- Les alternatives à l'alimentation carnée dans le cadre de l'évolution nécessaire de l'assiette alimentaire.

Sur ce dernier point, plusieurs actions de politique publique peuvent être recommandées :

- Les injonctions environnementales et nutritionnelles à manger moins carné dévalorisent l'excès de viande, dénonçant à juste titre ses effets néfastes sur la santé. Ces formes de prescriptions sont cependant trop souvent mal reçues par les populations les plus modestes pour qui la viande, consommée en moindres quantités que les catégories sociales supérieures, constitue « l'aliment plaisir » par excellence et une forme de « sécurisation » par rapport à un manque séculier. La transition doit être progressive et viser en priorité les formes de consommation de viande les néfastes à la fois d'un point de vue environnemental, économique et sanitaire en suivant les avancées de la recherche dans ce domaine.
- Valoriser les possibilités de substitution des protéines végétales aux protéines animales. Elles doivent faire l'objet d'une meilleure promotion pour souligner le rôle des légumineuses comme protéines et les pratiques culinaires attentives à la dimension hédonique et gustative dans ce domaine.
- Le développement de régimes alimentaires moins carnés dans la restauration collective, en particulier auprès des enfants pour qui les normes de confort et de bien-être sont encore indéterminées.

Recommandation n° 11 : Renforcer les actions de rénovation thermique en particulier pour les logements occupés par des ménages modestes

Le CNLE constate que les locataires du parc privé et les propriétaires occupants à faible revenu vivent plus fréquemment dans des passoires thermiques que les locataires du parc social, dans lequel des investissements publics conséquents ont été réalisés au cours des dernières années.

S’agissant des logements individuels, les aides à la rénovation s’adressent essentiellement aux propriétaires ce qui donne lieu à des difficultés pour deux catégories de population : les propriétaires ou copropriétaires modestes pour lesquels les sommes à avancer et le reste à charge sont encore trop élevés ; les locataires dont les bailleurs ne peuvent pas ou ne souhaitent pas engager les travaux nécessaires. A ces difficultés s’ajoute la complexité des dispositifs, nécessitant le plus souvent des démarches en ligne.

Dans les logements collectifs (Établissements d’Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes, structures accueillant des personnes handicapées, hébergements pour demandeurs d’asile, résidences sociales ou universitaires) les populations occupantes sont le plus souvent fragiles et particulièrement vulnérables aux mauvaises conditions de logement (passoire thermique, humidité) mais n’ont aucune marge de manœuvre pour engager des travaux de rénovation de bâtiments fortement émetteurs.

Fort de ces constats, le CNLE recommande :

- la poursuite des efforts de rénovation énergétique dans le parc social ;
- la limitation des avances à réaliser et des restes à charge pour les propriétaires ou copropriétaires modestes dont la capacité d'emprunt est limitée, notamment pour les bailleurs qui ne sont pas en mesure de financer les travaux requis pour que le logement reste louable ;
- un renforcement de l’accompagnement humain et un renoncement à dématérialisation des démarches, conformément à la décision du Défenseur Des Droits ;
- des incitations à la rénovation énergétique de l’habitat collectif.

Recommandation n° 12 : Investir dans les transports publics collectifs et accompagner la décarbonation des modes de transports individuels en étant attentif aux inégalités sociales et territoriales existantes

Le secteur des transports est le premier émetteur de GES et la mobilité durable constitue un levier important pour réduire ces émissions. Lors de cette première phase d'observation sociale sur l'évolution des modes de transports, le CNLE tire enseignements de quatre points majeurs :

- L'offre sobre abordable et accessible pour faciliter les déplacements du quotidien pour les catégories sociales moins aisées reste insuffisante (faiblesse des transports collectifs, véhicules électriques ou hybrides encore peu abordables, ...).
- Là où des infrastructures ont été réalisées, par exemple des pistes cyclables, l'usage du vélo a mécaniquement augmenté.
- Malgré les restrictions annoncées, les populations les plus modestes continuent d'acheter des vieux véhicules thermiques et diésel d'occasion, surtout en milieu rural.
- Les nombreuses aides déployées souffrent d'une instabilité normative, évoluant au gré des contraintes budgétaires, d'un déficit et d'une dispersion de l'information, de restes à charge encore élevés pour les plus modestes.

Au titre des recommandations structurelles, le CNLE pointant deux défis majeurs différenciés selon le territoire, recommande :

- dans les zones rurales peu denses, d'accompagner l'évolution de la mobilité vers des solutions sobres, ce qui appelle la mise en œuvre d'un plan global de la mobilité articulé autour du transport collectif. Il s'agit de concevoir plus seulement une politique publique des transports mais une véritable politique publique des mobilités plus complexe et multiforme.

- dans les zones urbaines, mieux desservies en transports en commun, bien connectées, profitant à plein du progrès technique et délaissant peu à peu le véhicule individuel pour des modes de transport partagés et alternatifs, il convient de :

- poursuivre le déploiement de transports collectifs en centre-ville comme entre les aires d'attraction des villes,
- mettre en place un véritable « système vélo » reposant sur l'accroissement de la cyclabilité, le déploiement de vélos en libre-service, le renforcement des aides à l'achat mais aussi le respect de l'obligation légale pour les gares de prévoir un garage à vélos sécurisés pour les usagers des transports en commun.
- promouvoir la multimodalité des déplacements, l'alternative à l'usage de la voiture thermique ne devant pas reposer uniquement sur l'électrification de l'automobile mais sur une palette de modes de transports,
- s'assurer d'un aménagement des équipements équitable entre quartiers favorisés et défavorisés, et de la qualité du maillage.

Dans le cadre de la « transition de la transition », le CNLE recommande :

- de mettre en œuvre au plus vite la loi mettant à disposition des plus défavorisés les véhicules Crit'Air 3 mis au rebut dans le cadre de la prime à la conversion (PAC) (Recommandation 3) ;
- de différer la mise en place des ZFE-m et assouplir certains critères le temps que les infrastructures soient mises en place te que l'offre d'alternatives soit effective ;
- de redynamiser la prime à la conversion ;
- d'évaluer à nouveau les éco-bénéfices d'une généralisation du rétrofit électrique pour les ménages aux ressources modestes.

Recommandation n° 13 : Replacer les considérations écologiques et sociales au centre d'une politique sociale de l'eau démocratisée

Le CNLE relève deux tendances actuelles dans la construction de la politique sociale de l'eau qu'il conviendrait d'inverser. Premièrement, l'approche actuelle privilégie une politique de l'eau axée sur le paiement des factures plutôt que sur les besoins réels et les difficultés que rencontrent les ménages modestes pour accéder à l'eau, tant sur le plan matériel que financier. Deuxièmement, la détermination des montants et des calculs des dispositifs sociaux appliqués sont trop influencés par des considérations politiques, des arbitrages effectués entre différents types d'usagers ou des contraintes budgétaires.

Souhaitant replacer les dimensions écologique et sociale au centre de la politique de l'eau, le CNLE préconise de la démocratiser d'une part, en incluant les ménages modestes et les associations travaillant sur les problèmes d'accès à l'eau dans les conseils d'administration des régies de l'eau et d'autre part, en sensibilisant les responsables de ces politiques aux problématiques de la précarité et du système de protection sociale français.

Du point de vue des modalités de mise en œuvre de la politique sociale de l'eau, le CNLE recommande :

- de lier les redevances payées par les usagers aux pressions exercées sur la ressource par les différents usages (domestiques, industriels, agricoles, ...), par exemple en indexant les redevances des usagers non domestiques sur la valeur ajoutée que l'eau permet de générer pour financer un tarif réduit des usages domestiques ;
- d'organiser les services de distribution d'eau à une échelle territoriale pour partager les coûts d'exploitation associés à la mise en œuvre des impératifs écologiques entre les territoires très denses et peu denses, en recourant si nécessaire à la solidarité nationale ;
- de déterminer les tarifs sociaux ou les aides directes attribuées aux ménages en fonction de leur capacité à financer une « consommation d'eau décente » (voir budgets de référence du CNLE) compte tenu de la part des dépenses contraintes dans leur budget. Le coût de ces mesures devrait être assumé par les autres utilisateurs - domestiques et non domestiques - dans une logique véritable de redistribution des efforts.
- de réglementer la transmission aux opérateurs par les Caf ou les CPAM des informations nécessaires pour une tarification sociale efficace et bien ciblée (composition du ménage, revenu)
- de réformer et coordonner les actions de lutte contre la surconsommation liée aux équipements et logements vétustes en prenant garde au risque de stigmatisation des foyers à faibles revenus qui peut être associé à des « diagnostics eau » obligatoires pour bénéficier d'aides au règlement des factures et en élargissant le périmètre d'action aux syndicats de copropriété d'une part et aux propriétaire bailleurs d'autre part.
- d'envisager de mécanismes de contrôle et de sanction pour les bailleurs qui surfacturent les services d'eau.

Recommandation n° 14 : Accompagner le développement de l'emploi dans l'économie verte par un effort massif en formation et au sein des marchés publics

Le CNLE retient des quatre scénarios prospectifs « Transition(s) 2050. Choisir maintenant. Agir pour le climat » de l'ADEME que trois d'entre eux n'engendrent pas de récession économique à long terme, voire débouchent sur une réduction du chômage, une amélioration du revenu disponible des ménages et une baisse du déficit public par rapport au tendanciel. Pourtant, deux principaux risques sociaux ont été relevés :

- Parmi ces trois chemins empruntés limitant les externalités négatives grâce aux mutations économiques qui seront engagées, la croissance nette des emplois (solde entre créations et destructions) reste toutefois modérée et contrastée selon les secteurs.
- Divers travaux de recherche sur les « métiers verts » (chapitre 10) mettent au jour une polarisation du marché du travail entre des métiers à forte valeur ajoutée et un « salariat précaire vert » et une plus forte exposition de ces emplois aux facteurs de pénibilité.

Dans ces conditions, une action publique volontariste s'impose d'une part pour créer les conditions d'une plus forte hausse de l'emploi dans les secteurs concernés, et d'autre part pour garantir que la création d'emplois verts (dont la finalité est directement environnementale) ou verdissants (dont les compétences évoluent pour intégrer les enjeux environnementaux) soit juste et inclusive :

- Accroître les efforts de formation professionnelle et d'accompagnement, notamment dans les démarches de reconversion professionnelle
- Remanier le contenu des formations, des diplômes et des titres professionnels pour y orienter et accompagner au mieux les nouveaux ou anciens travailleurs vers les secteurs bénéficiant le plus fortement de la transition écologique
- Établir des clauses sociales dans les contrats alloués par l'intermédiaire de marchés publics pour développer l'emploi vert dans une perspective d'intégration sociale.
- Dans le secteur agricole,
 - ✓ favoriser des initiatives assurant la conciliation d'objectifs d'insertion socioprofessionnelle et de transition vers la production bio.
 - ✓ encourager le renouvellement de la population agricole et des objectifs d'insertion par l'emploi.
 - ✓ Mettre en place un « Conservatoire du territoire agricole » fonctionnant sur un principe identique au conservatoire du littoral pour favoriser l'installation de jeunes agriculteurs en leur proposant des fermes à taille humaine en location.

En matière d'emploi et de formation, l'anticipation des besoins et la sensibilisation des jeunes aux métiers verts et verdissants ne doit pas occulter le fait, souligné par l'ADEME comme par le plan de programmation des emplois et des compétences (2019), que ce sont surtout les dispositifs généraux et non-spécifiques à la transition qui seront mobilisés pour accompagner la transition juste.

Annexe 1 : Liste des personnes auditionnées entre 2021 et 2023

- **Barasz Johanna** (France-Stratégie) **10/03/2022**
- **Bergey Jean-Louis** (Coordinateur prospective à la Direction Exécutive Prospective et Recherche [DEPR] de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie [ADEME]) **16/06/2022**
- **Bigo Aurélien** (Chercheur sur la transition énergétique des transports — Chaire Énergie et Prospérité, Institut Louis Bachelier) **20/10/2022**
- **Blavier Pierre** (Sociologue, chercheur au Centre National de la Recherche Scientifique [CNRS], Centre Lillois d'Etudes et de Recherches Sociologiques et Économiques [Clercé], Université de Lille) **20/01/2022 et 20/10/2022**
- **Braud Marine** (Ancienne conseillère en charge de la société civile et de la Convention Citoyenne pour le Climat des ministres de la Transition écologique Élisabeth Borne et Barbara Pompili) **20/01/2022**
- **Callon nec Gaël** (Économiste, Direction Exécutive Prospective et Recherche [DEPR] de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie [ADEME]) **16/06/2022**
- **Carrat Richard** (Directeur de la Caisse d'Allocations Familiales [CAF] Ariège) **24/11/2022**
- **Chaufour Étienne** (En charge des mobilités, de l'éducation/petite enfance/jeunesse, des solidarités, de l'outre-mer et directeur Île-de-France à France Urbaine — Maire honoraire de Juvisy — Ancien vice-président du département de l'Essonne et du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) - Ile-de-France Mobilités [IdFM] — Ancien 1^{er} vice-président de l'agglomération des Portes de l'Essonne) **20/10/2022**
- **Coulangeon Philippe** (Sociologue, chercheur au Centre National de la Recherche Scientifique [CNRS], Observatoire sociologique du changement [CRIS - Sciences Po Paris]) **17/02/2022**
- **Domergue Manuel** (Directeur des études — Fondation Abbé Pierre [FAP]) **14/04/2022**
- **Dubuisson-Quellier Sophie** (Directrice de recherche/Directrice adjointe du Centre de Sociologie des Organisations [CSO] — Sciences Po, Membre du Haut Conseil pour le Climat [HCC]) **21/11/2021**
- **Fosse Julien** (Président du Centre Institut National de Recherche pour l'Agriculture, l'alimentation et l'Environnement [INRAE] Hauts-de-France) **24/11/2022**
- **Fouilleux Eve** (Directrice de recherche au Centre National de la Recherche Scientifique [CNRS] en science politique, chercheuse au Laboratoire Interdisciplinaire Sciences Innovations Sociétés [LISIS] et au Centre de coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement [CIRAD]) **15/09/2022**
- **Halpern Charlotte** (Chercheuse en science politique, Centre d'Études Européennes et de politique comparée [CEE - Sciences Po Paris]) **10/03/2022**
- **Huet Sylvestre** (Journaliste spécialiste des questions scientifiques) **22/02/2022**

- **Laurent Éloi** (Économiste — Observatoire Français des Conjonctures Economiques [OFCE] **21/11/2021**)
- **Mérillon Yves** (Membre du bureau national des Restos du Cœur) **15/09/2022**
- **Mesnage Hélène-Sophie** (Déléguée générale adjointe, Union Nationale des Centres Communaux d’Action Sociale [UNCCAS]) **24/11/2022**
- **Monnet Laurent** (Maire adjoint à Saint-Denis à la transformation écologique, à la nature en ville, à la démocratie alimentaire et à la commande publique) **24/11/2022**
- **Paliot Nicolas** (Direction de la Recherche, des Études, de l’Évaluation et des Statistiques [DREES]) **5/12/2023**
- **Paturel Dominique** (Chercheuse en sciences sociales à l’Institut National de Recherche pour l’Agriculture, l’alimentation et l’Environnement [INRAE] de Montpellier dans l’UMR 951 Innovation — Membre du Conseil Scientifique de la Chaire Unesco Alimentations Du Monde [ADM] — Co-fondatrice du Collectif Démocratie Alimentaire) **15/09/2022**
- **Pech Thierry** (Ex-Président du comité de gouvernance de la Convention Citoyenne pour le Climat ; actuellement Directeur Général de Terra Nova) **20/01/2022**
- **Pietrala Brigitte** (Directrice de projet, politique de développement durable, Caisse Nationale des Allocations Familiales [CNAF]) **24/11/2022**
- **Pirius Claudine** (Direction de la Recherche, des Études, de l’Évaluation et des Statistiques [DREES]) **05/12/2023**
- **Pisany-Ferry Clara** (Ex-Conseillère auprès des co-présidents pour la Convention Citoyenne pour le Climat — Chargée d’études à l’École des affaires publiques/Sciences Po — Conseillère du Directeur général de Terra Nova) **20/01/2022**
- **Pucci Muriel** [Économiste, Chercheuse Centre National de la Recherche Scientifique [CNRS], Centre d’Économie de la Sorbonne [CES], École d’économie de la Sorbonne — Université Paris I, collaboratrice extérieure à l’Observatoire Français des Conjonctures Économiques [OFCE] et au Haut Conseil de la Famille, de l’Enfance et de l’Âge [HCFEA]) **17/02/2022**
- **Quirion Philippe** (Économiste, directeur de recherche au Centre National de la Recherche Scientifique [CNRS] — Centre International de Recherche sur l’Environnement et le Développement [CIRED]) **14/04/2022**
- **Raillard Nicolas** (Chef de projet au Shift Project — coordinateur du Plan de Transformation de l’Économie Française [PTEF] du Shift) **12/05/2022**
- **Régnier Faustine** (Sociologue, chercheuse à l’Institut National de Recherche pour l’Agriculture, l’alimentation et l’Environnement [INRAE]/Université Paris-Saclay, INRAE, AgroParisTech, Paris-Saclay Applied Economics, 91120, Palaiseau, France) **15/09/2022**
- **Robert Coralie** (Sociologue et urbaniste, chargée de recherche à l’École des Ponts ParisTech — Centre International de Recherche sur l’Environnement et le Développement [CIRED] — Chercheuse associée au Centre de Recherche sur l’Habitat [CRH] —

Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement [LAVUE] [UMR 7218 CNRS])
14/04/2022

- **Rocci Anaïs** (Sociologue, Direction Exécutive Prospective et Recherche [DEPR] — Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Énergie [ADEME]) **20/10/2022**
- **Taillant Pierre** (Économiste, Direction Transports et mobilité — Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Énergie [ADEME], membre de l’Observatoire Nationale de la Précarité Énergétique [ONPE]) **20/10/2022**
- **Thiriot Sarah** (Sociologue, Direction Exécutive Prospective et Recherche de l’Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Énergie [ADEME]) **16/06/2022**
- **Vieira Matthieu** (Conseiller métropolitain et élu de Sytral Mobilités, Métropole de Lyon) **20/10/2022**
- **Viennot Mathilde** (France-Stratégie) **10/03/2022**
- **Villeval Marie-Claire** (Économiste, chercheuse Centre National de la Recherche Scientifique [CNRS], Groupe d’Analyse et de Théorie Économique [GATE], Directrice du GATE-LAB — Université de Lyon) **17/02/2022**
- **Wisnia-Weill Vanessa** (Secrétaire générale adjointe du Haut Conseil de la Famille, de l’Enfance et de l’Âge [HCFEA]) **12/05/2022**

Annexe 2 : Les scénarios de l'Ademe

L'ADEME a souhaité soumettre au débat quatre chemins « types » cohérents qui présentent de manière volontairement contrastée des options économiques, techniques et de société pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Imaginés pour la France métropolitaine, ils reposent sur les mêmes données macroéconomiques, démographiques et d'évolution climatique (+ 2,1°C en 2100). Cependant, ils empruntent des voies distinctes et correspondent à des choix de société différents.

Scénario 1 : Génération frugale. Ce scénario privilégie des transformations importantes dans les façons de se déplacer, de se chauffer, de s'alimenter ou encore d'acheter afin d'atteindre la neutralité carbone sans impliquer de technologies de captage et de stockage de carbone, qui restent non éprouvées et incertaines à grande échelle.

Scénario 2 : Coopérations territoriales. Ce scénario vise la neutralité carbone à travers l'évolution progressive du système économique vers une voie durable alliant sobriété et efficacité. Il s'appuie sur une transformation de la société dans le cadre d'une gouvernance partagée et de coopérations territoriales.

Scénario 3 : Technologies vertes. Ce troisième scénario s'appuie sur le développement technologique pour répondre aux défis environnementaux plutôt que sur les changements de comportements vers plus de sobriété.

Scénario 4 : Pari réparateur. Le quatrième scénario mise sur la capacité de la société à gérer, voire à réparer les systèmes sociaux et écologiques avec plus de ressources matérielles et financières.

Source : France stratégie, *Soutenabilités*, 2022, p. 64.

Partie I : La justice sociale rendra la transition écologique possible

Chapitre 1 : Pauvreté, inégalités et transition écologique — un état des lieux

Maël Ginsburger

La multiplication des crises écologiques confronte la littérature scientifique comme l'action publique au dilemme de réussir à penser ensemble l'universalité de ces risques et les inégalités qu'ils traduisent, reproduisent et génèrent. De fait, la mise à l'agenda politique des enjeux écologiques s'est faite à partir d'un double cadrage dominant, celui de l'universalité⁸⁴ (des risques environnementaux) et celui de l'importance de la responsabilisation individuelle⁸⁵ (dans les solutions à apporter à ces risques), qui invisibilise largement les inégalités sociales et géographiques. L'idée perdure ainsi que l'enjeu de protéger la planète implique, pour l'humanité, de dépasser ses divisions — géographiques, politiques ou sociales —, et d'impliquer chacun pour apporter des solutions à un risque commun. Ce paradigme est présent dès l'appel de Milan, publié en 1971 dans le *Courrier de l'UNESCO*⁸⁶, dans lequel « 2 200 savants » s'adressaient aux « 3 milliards et demi de terriens » pour alerter sur une situation nécessitant d'« écarter ce qui nous divise » pour se retrouver autour du « péril qui nous unit » et perdure dans la conception des risques environnementaux et des solutions politiques à y apporter. Cette thèse est appuyée par des théories telles que celle d'Ulrich Beck⁸⁷ qui publie en 1986, l'année de la catastrophe nucléaire de Tchernobyl, *La Société du Risque*. Dans cet ouvrage programmatique, il considère que la « société du risque » — et notamment des risques issus de l'anthropisation croissante de l'environnement — constitue une rupture fondamentale avec l'« ère de la modernité industrielle » : désormais, l'enjeu de la conscience du risque, de sa gestion et de sa répartition domine sur l'enjeu de la répartition des richesses et induit la disparition des classes sociales. En particulier la répartition et la multiplication des risques généreraient « des situations sociales de menace [qui] touchent aussi ceux qui les produisent et en profitent »⁸⁸.

Pour autant, plusieurs notions — issues de sphères politiques, académiques ou associatives plurielles — témoignent de la conscience précoce de réussir à intégrer les enjeux environnementaux à des objectifs de lutte contre la pauvreté ou de compréhension des inégalités. En témoigne l'importance de la notion de « développement durable », définie en 1987 dans le Rapport Brundtland⁸⁹ comme « un développement qui répond aux besoins du

⁸⁴ Keuchyan, R. (2018), *La nature est un champ de bataille : Essai d'écologie politique*, Paris, La Découverte.

⁸⁵ Comby, J. B. (2015), *La question climatique : genèse et dépolitisation d'un problème public*, Paris, Raisons d'agir ; Rumpala, Y. (2009), « La "consommation durable" comme nouvelle phase d'une gouvernementalisation de la consommation », *Revue française de science politique*, vol. 59, n° 5, p. 967-996.

⁸⁶ SOS Environnement. (1971), « 2 200 savants s'adressent aux 3 milliards et demi de terriens », *Le Courrier de l'UNESCO*, XXIV, n° 5, p. 4-5.

⁸⁷ Beck, U. (2001), *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Traduction de Risikogesellschaft (1re ed. Suhrkamp Verlag, 1986), Paris, Aubier.

⁸⁸ *Op.cit.*, p. 41.

⁸⁹ Brundtland, G. H. et Khalid, M. (1988), *Rapport Brundtland - Notre avenir à tous*, Commission des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement, [En ligne], <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/developpement-durable/brundtland-report.html>

présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs »⁹⁰. Le succès de cette notion — notamment au sein des Organisations Non Gouvernementales (ONG) — se traduit par exemple par l'adoption, en 2015, par l'Organisation des Nations Unies (ONU), des Objectifs de Développement Durable (ODD) dans le cadre de l'Agenda 2030. Cette notion a été largement critiquée, notamment par les promoteurs d'une décroissance soutenable⁹¹, et des approches plus radicales du lien consubstancial entre écologie et inégalités ont progressivement émergé — notamment autour de la notion de « racisme environnemental »⁹² ou plus récemment de « classes écologiques »⁹³.

Pourtant, en dépit des déclarations de plus en plus fréquentes affirmant que la transition écologique est indissociable de la lutte contre les inégalités, les deux types d'objectifs et les instruments d'action publique restent largement dissociés et fonctionnent en « silo »⁹⁴, sans compréhension globale des interactions entre l'exposition aux différentes formes de fragilité sociale et aux manifestations diverses de la crise écologique (liée au changement climatique, mais aussi aux effets de la pollution). Penser ensemble inégalités sociales, pauvreté et enjeux environnementaux à l'intérieur du cadre national est d'autant plus difficile, tant les approches dominantes sur cet enjeu — notamment en économie — se sont élaborées au niveau global, depuis la courbe environnementale de Kuznets⁹⁵ — qui suggérait un lien (sous la forme d'une courbe en U inversé) entre revenu national et dégradations environnementales —, ou plus récemment la mesure empirique des inégalités de revenu et de patrimoine dans les émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial⁹⁶, en passant par l'analyse des différents cadres de pensée de l'écologie politique entre le Nord et le Sud global⁹⁷. Loin des présupposés de Beck, ces travaux montrent que la production des risques environnementaux, leurs effets, leurs perceptions et leurs traductions politiques sont imprégnés d'enjeux d'inégalités distributives et étroitement liés à la place occupée dans les rapports de production. En particulier, le niveau de revenu et l'ampleur des inégalités (de revenu et de patrimoine) sont étroitement liées au volume

⁹⁰ « Deux concepts sont inhérents à cette notion : le concept de "besoins", et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir », Brundtland, G. H. et Khalid, M. (1988), *Rapport Brundtland - Notre avenir à tous*, *Op.cit.*,

⁹¹ Voir Georgescu-Roegen, N. (1995) [Nvelle éd.], *La Décroissance : entropie, écologie, économie*, Paris, Éditions Sang de la Terre ; 1re édition de 1979 sous le titre *Demain la décroissance*, Paris, Éditions Pierre-Marcel Favre ; Latouche, S. (2006), *Le pari de la décroissance*, Paris, Fayard ; ou plus récemment Parrique, T. (2022), *Ralentir ou périr : l'économie de la décroissance*, Paris, Seuil. Sur le débat entre développement durable et décroissance soutenable, voir Milani, C. R. et Keraghel, C. (2007), « Développement durable, contestation et légitimité : la perspective des mouvements altermondialistes », *Cahiers des Amériques latines*, n° 54-55, p. 137-151 et Porcedda, A. (2010), « Pour la suite du monde : développement durable ou décroissance soutenable ? », Compte rendu de colloque (Montréal, 18-19 mai 2009), *Natures Sciences Sociétés*, n° 18, p. 334-336.

⁹² Sur l'élaboration et la postérité de cette notion, voir Keucheyan, R. (2018), « 1. Racisme environnemental », in Keucheyan, R., *La nature est un champ de bataille : Essai d'écologie politique*, Paris, La Découverte, p. 19-84.

⁹³ Voir notamment Latour, B. et Schultz, N. (2022), *Mémo sur la nouvelle classe écologique : comment faire émerger une classe écologique consciente et fière d'elle-même*, Paris, Empêcheurs de penser rond.

⁹⁴ En témoigne l'élaboration d'instruments d'action publique dissociés, dont la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) est le principal pour ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre auxquels le réchauffement climatique, d'origine anthropique, peut être imputé.

⁹⁵ Grossman, G. M. et Krueger, A.B. (1995), « Economic growth and the environment », *The quarterly journal of economics*, vol. 110, n° 2, p. 353-377.

⁹⁶ Chancel, L. (2022), « Global carbon inequality over 1990–2019 », *Nature Sustainability*, n° 5, p. 931-938 ; Chancel, L. (2022), *Insoutenables inégalités-Pour une justice sociale et environnementale*, Paris, Les petits matins.

⁹⁷ Martinez-Alier, J., Dufumier, M. et Verkaeren, A. (2023). *L'Écologisme des pauvres-Une étude des conflits environnementaux dans le monde*, Paris, Les petits matins.

d'émissions de gaz à effet de serre des différents pays⁹⁸. Les dégradations subies et les formes de politisations autour de l'écologie apparaissent plus généralement redevables de la place occupée dans la division internationale du travail, qui amène à des formes particulièrement intenses d'extractivisme dans les pays du Sud global⁹⁹.

Les liens entre la question écologique et la question sociale s'avèrent multiples et déterminants pour comprendre la première comme la seconde. Comme l'exprime Valérie Deldrèvre, « les inégalités environnementales sont, au final, des inégalités sociales, dans la mesure où elles sont déterminées socialement »¹⁰⁰. Elle définit les inégalités environnementales comme des « des inégalités sociales d'exposition aux risques, d'accès aux ressources et sources d'agrément naturels, d'impact sur l'environnement selon les modes de production et de consommation, de capacité à se saisir des politiques environnementales pour protéger un environnement et bénéficier de leurs effets »¹⁰¹. Cyria Emelianoff promeut ainsi la notion d'« inégalités écologiques »¹⁰², notion complexe qui « considère l'individu comme créateur d'inégalités, intra et intergénérationnelles, et non seulement comme victime d'inégalités »¹⁰³. Ces inégalités écologiques incluent à la fois les « inégalités environnementales » stricto sensu, c'est-à-dire les inégalités face aux impacts liés à la destruction de l'environnement, à l'accès aux ressources et aménités environnementales — ce qui renvoie donc à la notion de droits environnementaux —, et les inégalités dans les contributions aux pollutions et le prélèvement des ressources naturelles — ce qui renvoie à la notion de devoirs environnementaux.

Marianne Chaumel et Stéphane La Branche proposent quant à eux une typologie des inégalités écologiques selon les réalités — ou plutôt les niveaux d'analyse — qu'elles recoupent. Il y a d'abord les inégalités territoriales, qui désignent les « différences qualitatives entre territoires et la répartition différentielle des groupes de population sur ceux-ci », les inégalités d'accès aux biens élémentaires (services de première nécessité, ressources du territoire), les inégalités face aux risques, aux pollutions et aux nuisances et enfin les inégalités de pouvoir, c'est-à-dire « la capacité, plus ou moins grande pour les individus d'agir sur leur environnement et d'interpeller la puissance publique à son sujet »¹⁰⁴. Ce dernier type d'inégalités est vu pas les auteurs comme prépondérant, englobant les trois autres.

⁹⁸ Chancel, L. (2022), « Global carbon inequality over 1990–2019 », *Op. cit.*; Chancel, L. (2022), *Insoutenables inégalités — Pour une justice sociale et environnementale*, Paris, Les petits matins.

⁹⁹ Voir notamment Martinez-Alier, J., Dufumier, M. et Verkaeren, A. (2023). *L'Écologisme des pauvres-Une étude des conflits environnementaux dans le monde*, op. cit ; Buu-Sao, D. (2023). *Le capitalisme au village-Pétrole, État et luttes environnementales en Amazonie*. CNRS éditions, Paris; Golub, A. (2014). *Leviathans at the gold mine: Creating indigenous and corporate actors in Papua New Guinea*. Duke University Press.

¹⁰⁰ Deldrèvre, V. (2023), « Inégalités environnementales », in Boursier, Ph., *Écologies : Le vivant et le social*, Paris : La Découverte, p. 349-355.

¹⁰¹ *Ibid.*

¹⁰² Emelianoff, C. (2006), « Connaître ou reconnaître les inégalités environnementale », *ESO, travaux et documents*, n° 25, p. 35-43.

¹⁰³ Emelianoff, C. (2008), « La problématique des inégalités écologiques, un nouveau paysage conceptuel », *Écologie & politique*, n° 35, p. 19-31.

¹⁰⁴ Chaumel, M. et La Branche, S. (2008), « Inégalités écologiques : vers quelle définition ? », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, vol. 1, p. 101-110.

Ce chapitre croisera les typologies des inégalités liées à l'environnement présentées par Éloi Laurent¹⁰⁵, Lucas Chancel¹⁰⁶ et Valérie Deldrèvre¹⁰⁷, afin de donner une approche aussi large que possible des inégalités écologiques. Celles-ci présentent l'avantage de distinguer clairement les inégalités de contribution et d'exposition, et permettent d'inclure une réflexion sur les enjeux distributifs des politiques de transition. Ainsi, nous distinguons :

- (1) Les inégalités d'exposition aux risques environnementaux ou aux effets des dérèglements de l'environnement, ainsi que les inégalités d'accès aux ressources naturelles.
 - Au sein du cadre national, les différents individus et ménages ne subissent pas également les effets néfastes des dégradations écologiques ni ne bénéficient également d'un environnement préservé.*
- (2) Les inégalités dans la contribution aux dégradations environnementales, à commencer par les émissions de gaz à effet de serre et l'épuisement des ressources naturelles.
 - Au sein du cadre national, les différents individus et ménages ne contribuent pas également aux dégradations de l'environnement, en particulier du fait d'activités de production, de consommation et d'investissement différentes.*
- (3) Les inégalités face aux politiques de transition.
 - Au sein du cadre national, les politiques environnementales n'induisent pas les mêmes bénéfices ni les mêmes coûts pour les différents individus et ménages.*

1. Pauvreté et surexposition aux dégradations environnementales

1.1. L'environnement et ses injustices

L'analyse du lien entre inégalités, pauvreté et exposition aux dégradations environnementales naît aux États-Unis dans les années 1970-1980 autour du mouvement de la « justice environnementale » (« Environmental Justice »). À cette période, des associations de défense des droits civiques des populations afro-américaines et des militants écologiques s'organisent pour lutter contre l'installation de sites polluants près des lieux d'habitations des populations noires les plus pauvres. L'« acte de naissance »¹⁰⁸ de ce mouvement est souvent identifié¹⁰⁹ comme étant la mobilisation durant six mois des habitants du comté de Warren, en Caroline du Nord, contre l'installation d'une décharge de déchets toxiques (en particulier d'importantes quantités de biphényles polychlorés [BPC], une substance hautement cancérogène) en 1983. Cette mobilisation — sous la forme de manifestations, sit-in, boycotts et autres actes de désobéissance civile, faisait suite à une procédure judiciaire afin d'empêcher l'enfouissement des déchets près de leurs habitations. La région située immédiatement à proximité de la décharge étant composée à 75 % de populations afro-américaines essentiellement pauvres, cette protestation se fit l'écho d'un constat, plus général, de la

¹⁰⁵ Laurent, É. (2009). « Écologie et inégalités ». *Revue de l'OFCE*, 109, 33-57. D'après Pye S., I. Skinner, N. Meyer-Ohlendorf, A. Leipprand, K. Lucas et R. Salmons. (2008). “Addressing the social dimensions of environmental policy –A study on the linkages between environmental and social sustainability in Europe”, *European Commission Directorate-General “Employment, Social Affairs and Equal Opportunities”*.

¹⁰⁶ Chancel, L. (2022), *Insoutenables inégalités — Pour une justice sociale et environnementale*, Op. cit.

¹⁰⁷ Deldrèvre, V. (2015), « Pour une sociologie des inégalités environnementales », *EcoPolis*, Vol. 24. Bruxelles, P.I.E. Peter Lang.

¹⁰⁸ Voir Keucheyan, R. (2018), *La nature est un champ de bataille : Essai d'écologie politique*, Op.cit.,

¹⁰⁹ Voir Eileen Maura McGurty, E. M. (1997), « From NIMBY to civil rights. The origins of the environmental justice movement », *Environmental History*, vol. 2, n° 3, p. 301-323.

localisation quasi systématique dans l'ensemble du pays des *LULUs* (*Locally Underisrable Land Uses* — friches polluées, décharges toxiques, sites industriels à risque) à proximité des habitations des personnes pauvres et non blanches (les Noirs, mais aussi les Amérindiens, les Hispaniques et les Asiatiques). Marianne Chaumel et Stéphane La Branche citent également le rapport, commandé en 1983 par le *General Accounting Office* des États-Unis, qui le premier montre que « trois [des quatre plus grands centres d'enfouissements de déchets dangereux des États-Unis] sont implantés directement dans des communautés noires et le dernier dans l'entourage immédiat de l'une d'entre elles »¹¹⁰. La multiplication des mouvements autour de la justice environnementale s'accompagne depuis lors d'un ensemble de travaux, qui montrent notamment comment l'origine ethnoraciale a un effet sur la proximité aux *LULUs*, cet effet persistant à revenu égal. Robert Bullard évoque à ce titre une forme de « racisme environnemental »¹¹¹.

Dans le paradigme de la justice environnementale, les inégalités sont avant tout analysées comme des vecteurs d'injustices, c'est-à-dire au regard de critères de jugement spécifiques. Pour Marie Duru-Bellat¹¹², il est impossible de penser les inégalités environnementales sans penser les injustices qui les accompagnent : les critères normatifs qui séparent le juste de l'injuste sont incorporés dans les choix techniques, les indicateurs et mesures mobilisés pour appréhender les inégalités.

De manière plus centrale, la notion de « justice » — appliquée à l'enjeu des inégalités environnementales — a deux implications majeures¹¹³. Elle renvoie plus précisément à une approche des individus en tant que sujets, en capacité de faire des choix qui ne leur sont pas imposés, dans un cadre qui garantit leur liberté d'action¹¹⁴. Ce concept fait ainsi indirectement référence à l'approche de l'égalité en termes de « capacités » proposée par Amartya Sen¹¹⁵, dans laquelle chacun doit être en mesure de pouvoir choisir la vie qu'il souhaite mener. En ce sens, la surexposition de certaines populations aux nuisances environnementales est injuste par les effets qu'elle occasionne sur leur santé. La notion de justice introduit également la question de la reconnaissance, de la représentation et de l'accès aux prises de décision concernant l'environnement : certaines populations sont surexposées aux risques environnementaux du fait des formes de domination plus large qu'elles subissent, et par exemple du moindre accès aux lieux où les décisions concernant l'implantation des *LULUs* sont prises.

1.2 . Environnement, territoires et pauvreté

L'appréciation des inégalités d'exposition aux dégradations environnementales repose d'abord sur un critère de santé, afin de pouvoir imputer une part des maladies et décès aux facteurs environnementaux. C'est à cette fin que le concept de « santé environnementale » est reconnu en 1994 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), comme les aspects de la santé qui sont « déterminés par les facteurs physiques, chimiques, biologiques, psychosociaux et esthétiques de notre environnement (...). L'OMS a montré qu'en Europe les facteurs environnementaux qui pourraient être évités ou supprimés provoquent 1,4 million de décès par

¹¹⁰ Chaumel, M. et La Branche, S. (2008). « Inégalités écologiques : vers quelle définition ? », *Op.cit.*,

¹¹¹ Bullard, R. D. (ed.) (1993), *Confronting Environmental Racism: Voices from the Grassroots*, Boston, South End press.

¹¹² Duru-Bellat, M. (2014), *Pour une planète équitable. L'urgence d'une justice globale*, Paris, Seuil.

¹¹³ Deldrèvre, V. (2015), *Pour une sociologie des inégalités environnementales*, *Op.cit.*,

¹¹⁴ Voir Kalaora, B. et Vlassopoulos C. (2013), *Pour une sociologie de l'environnement : environnement, société et politique*, L'environnement a une histoire, Seyssel, Champ Vallon.

¹¹⁵ Sen, A. (1979), *Equality of What ? - The Tanner Lecture on Human Values*, Stanford, Stanford University.

an, soit au moins 15 % des décès »¹¹⁶. L'air ambiant (extérieur) aurait provoqué 4,2 millions de décès prématurés dans le monde¹¹⁷. Une bonne part des effets des nuisances environnementales sur notre santé demeure toutefois difficile à mesurer (ceux-ci peuvent être diffus ou résulter d'une combinaison de facteurs environnementaux ; ils peuvent être difficiles à estimer rétrospectivement ou apparaître tardivement après l'exposition ; les prélèvements environnementaux peuvent être difficile à réaliser, etc.)¹¹⁸.

Les différents travaux portant sur la France permettent toutefois d'aboutir au constat global suivant : la majorité des pollutions et des risques sont concentrés dans les grandes villes¹¹⁹, les zones industrielles et les territoires d'outre-mer, où certaines populations particulièrement pauvres sont concentrées¹²⁰. Le lien entre la surexposition aux nuisances environnementales et les inégalités de revenu demeure toutefois différencié selon la nature de l'exposition (pollution directe, risque accru d'exposition) et le type de polluant.

Le lien entre pauvreté et pollution de l'air est variable, selon la densité de la commune d'habitation¹²¹. Ce lien est positif dans les grandes villes, en particulier du fait de la localisation des habitats des personnes les plus pauvres plus fréquente à proximité des grands axes, notamment les boulevards périphériques, mais il est négatif dans les communes rurales. Il varie également selon l'histoire des communes et de leur aménagement : si les plus pauvres sont plus exposés à la pollution au dioxyde d'azote (NO_2 — essentiellement lié aux véhicules essence et diesel) à Lille, ils le sont moins à Paris, du fait de la moindre motorisation des résidents des arrondissements de l'est de la capitale, où les ménages sont moins aisés. Notons toutefois trois éléments cruciaux. D'abord, cette exposition est non seulement résidentielle, mais aussi, pour les enfants, liée à la localisation de l'école. Or à Lyon par exemple, la proportion d'écoles Réseaux d'Éducation Prioritaires (REP) et REP+¹²² est trois fois plus élevée dans les Ilôts Regroupés par l'Information Statistiques (IRIS) dépassant les $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de NO_2 que les écoles non-REP. Ensuite, pour les ménages les plus pauvres, la pollution extérieure se cumule avec la moindre qualité de l'air intérieur (lié aux moisissures, aux appareils de combustion moins

¹¹⁶ Santé publique France. (2022), <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2022/sante-environnementale-une-priorite-de-sante-publique>

¹¹⁷ Organisation mondiale de la santé. (2022), [https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

¹¹⁸ Voir Dab, W. (2012). « Les paradoxes de la relation entre l'environnement et la santé ». Dans : William Dab éd., *Santé et environnement* (pp. 25-42), Paris, Puf.

¹¹⁹ Ce constat renforce l'intérêt d'interroger les effets environnementaux et sociaux des politiques d'aménagement du territoire, ainsi que la répartition des différentes compétences entre les différents niveaux territoriaux.

¹²⁰ Voir Fosse, J., Salesse, C. et Viennot, M. (2022), « Inégalités environnementales et sociales se superposent-elles ? », *La note d'analyse de France Stratégie*, n° 112, p. 1-16 ; Salesse, C. (2023), « Des cocktails délétères : Les inégalités d'exposition aux pollutions de l'air en France », *LIEPP Policy Brief*, n° 64, p. 1-9 ; Ferdinand, M., et Manglou, M. (2021), « Penser l'écologie politique depuis les Outre-mer français », *Écologie et politique*, n° 63, p. 11-26 ; Ferdinand, M. et Molinié, E. (2021), « Des pesticides dans les Outre-mer français : état des lieux et perspectives », *Écologie et politique*, n° 63, p. 81-94 ; Deguen S., Kihal-Talantikite W., Gilles M., Danzon A., Carayol M. et Zmirou-Navier D. (2021), « Are the effects of air pollution on birth weight modified by infant sex and neighborhood socioeconomic deprivation ? A multilevel analysis in Paris (France) », *PLoS ONE*, vol. 16, n° 4, e0247699 ; Faburel, G. et Gueymard, S. (2008), « Inégalités environnementales en région Île-de-France : le rôle structurant des facteurs négatifs de l'environnement et des choix politiques afférents », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, vol. 1, p. 159-172. ; Laurian, L. (2008), « Environmental Injustice in France », *Journal of Environmental Planning and Management*, vol. 51, n° 1, 55-79 ; Diebolt, W., Helias, A., Bidou, D. et Crepey, G. (2005), *Les inégalités écologiques en milieu urbain*, Rapport de l'inspection générale de l'environnement.

¹²¹ Voir Salesse, C. (2023), « Des cocktails délétères : les inégalités d'exposition aux pollutions de l'air en France ». *Op.cit.*,

¹²² Établissements de l'éducation prioritaire.

performants, etc.), ainsi qu'un moins bon état de santé global et un moindre accès et recours aux soins. Ainsi, à Paris, « les habitants les plus pauvres risquent trois fois plus de mourir d'un épisode de pollution que les habitants les plus riches »¹²³. Enfin, notons que les ménages les plus pauvres ont une moindre capacité à « changer d'air » lors des pics de pollution, via l'accès à des espaces verts (voir ci-dessous) ou à une résidence secondaire en zone rurale.

Le lien entre pollution des sols et de l'eau et pauvreté est très net, du fait de la présence plus forte d'éléments métalliques issus de l'activité industrielle, de composés organiques non dégradables, de pesticides ou de substances radioactives à proximité dans des régions spécifiques, où résident une proportion plus importante de ménages pauvres¹²⁴ et modestes (en particulier les Hauts de France — en lien avec l'héritage industriel et ouvrier —, ou les Antilles françaises, touchées par la pollution au chlordécone. Ainsi, « plus de 25 % des terres agricoles de Martinique et de Guadeloupe sont contaminées par cette molécule classée comme cancérogène probable pour une durée allant de soixante ans à sept siècles »¹²⁵ et « on en retrouve des traces dans le plasma de 90 % des habitants »¹²⁶. Le lien entre revenu et exposition aux pollutions des sols s'observe au niveau de la commune (Figure 1). Ainsi, parmi les 10 % des communes les plus pauvres, 70 % ont des sols non conformes¹²⁷, contre seulement 40 % des 10 % des communes les plus aisées. Ce lien est toutefois plus marqué dans les communes rurales et les villes moyennes que dans les grandes agglomérations qui sont assez uniformément touchées par une surpollution des sols.

Le lien entre pauvreté et exposition au risque industriel est également avéré en France. Ainsi, 42 % des communes comportant au moins une Zone Urbaine Sensible (ZUS) sont exposées à un risque industriel, contre 21 % des communes ne comportant pas de ZUS¹²⁸. Lucie Laurian montre¹²⁹, en 2008, que les 25 % des villes présentant le niveau de chômage le plus élevé sont deux fois plus susceptibles d'avoir des décharges sauvages et des dépôts illégaux, et quatre fois plus susceptibles d'avoir des sites Basol¹³⁰ et Seveso¹³¹ que le quart des villes ayant les taux de chômage les plus bas. Mais l'effet de l'origine migratoire des habitants est également très fort. Ainsi, le quart des villes ayant la plus forte proportion de personnes nées à l'étranger sont trois fois plus susceptibles d'avoir des dépôts illégaux¹³², cinq fois plus susceptibles

¹²³ UNICEF., <https://www.unicef.fr/article/pollution-de-lair-et-pauvrete-des-enfants-de-linjustice-sociale-dans-lair/>

¹²⁴ Les ménages pauvres monétirement sont ceux vivant en dessous du seuil de pauvreté (soit ayant un niveau de vie inférieur au seuil de 60% du niveau de vie médian). Les ménages modestes non-pauvres sont généralement mesurés comme ceux qui, tout en n'étant pas dans une situation de pauvreté monéttaire, ont un niveau de vie inférieur au quatrième décile de niveau de vie.

¹²⁵ Ferdinand, M. (2015), « De l'usage du chlordécone en Martinique et en Guadeloupe : l'égalité en question ». *Revue française des affaires sociales*, n° 1-2, p. 163-183.

¹²⁶ Le Moal, P. et Pierre-Charles, P. (2023), « Chlordécone, un crime d'État impuni ? », in Boursier Ph., *Écologies : Le vivant et le social*, Paris, La Découverte, p. 398-404.

¹²⁷ « Dans le sens où des molécules toxiques inscrites sur une liste positive ont été détectées à des seuils supérieurs aux seuils de sensibilité des méthodes diagnostiques utilisées » Voir Fosse, J., Salesse, C., et Viennot, M. (2022). « Inégalités environnementales et sociales se superposent-elles ? », *Op.cit.*,

¹²⁸ Diebolt, W., Helias, A., Bidou, D. et Crepey, G. (2005), *Les inégalités écologiques en milieu urbain*, *Op.cit.*,

¹²⁹ Voir Laurian, L. (2008), « Environmental Injustice in France », *Op.cit.*,

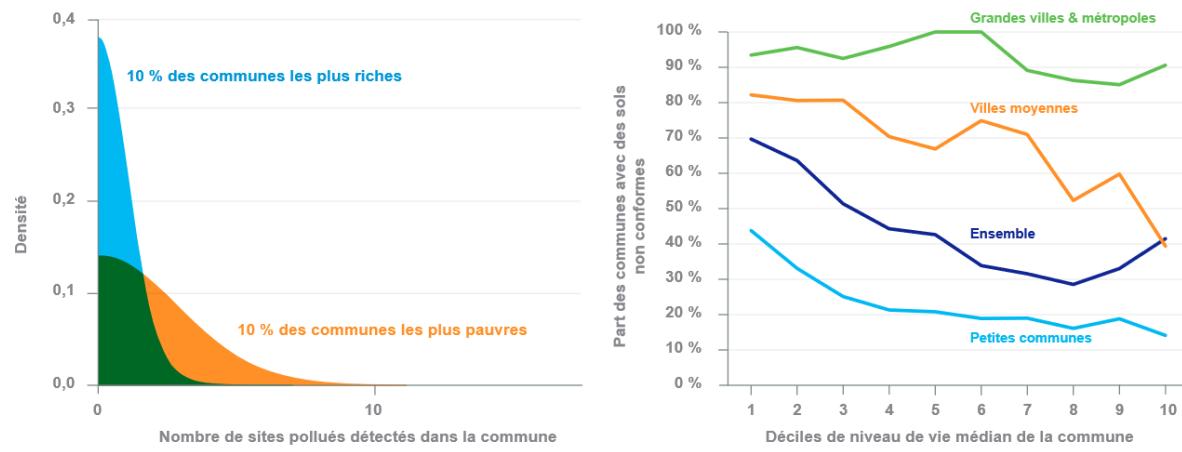
¹³⁰ BASOL signifie « BAse de données des sites et SOLs pollués » (ou potentiellement pollués) par les activités industrielles et nécessitant une action menée par les pouvoirs publics.

¹³¹ Les sites Seveso produisent ou stockent des substances pouvant être dangereuses pour l'homme et l'environnement.

¹³² « Un dépôt illégal est un dépôt d'ordures, quel qu'en soit la nature ou le volume, en un lieu où il ne devrait pas être. Ces dépôts représentent une menace quant au risque d'incendie, de blessure, d'intoxication... et provoquent des nuisances visuelles et olfactives », <https://www.isere.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Dechets/Depot-illegal-de-dechets>

d'avoir des sites Seveso et sept fois plus susceptibles d'avoir des sites Basol que le quart des villes ayant la plus faible proportion de personnes nées à l'étranger. Certains groupes sont particulièrement exposés, comme les gens du voyage dont les aires d'accueil sont recensées par William Acker¹³³. Sur les 1 358 aires, 51 % sont situées à proximité d'installations polluantes (déchetteries, stations d'épuration, autoroutes, usines chimiques, etc.) et près d'une cinquantaine jouxtent une installation classée Seveso.

Figure 1. Distribution de la pollution des sols selon le niveau de vie médian des communes¹³⁴



Note : la courbe de distribution en orange correspond à la distribution des sites comportant des sols non conformes pour les 10 % des communes les plus pauvres ; la courbe de distribution en bleu correspond aux 10 % des communes les plus riches. Les déciles sont calculés pour chaque sous-échantillon de communes, définis par leur taille.

Lecture : parmi les 10 % des villes moyennes les plus pauvres, 82,2 % présentent des sols non conformes.

Source : Basol, Filirofi et calculs France Stratégie

Enfin, notons qu'il existe un lien très net entre pauvreté et distance à un environnement jugé « agréable ». L'épidémie de Covid-19 et les mesures de confinement qui s'en sont suivies ont permis à Hugo Botton de mettre en lumière les inégalités d'accès aux espaces verts dans les grandes villes. Comme l'indique l'OMS, l'absence d'espaces verts à proximité du domicile est source de désagréments pour la santé des personnes vivant en villes, les niveaux de pollution ou encore en lien avec la formation d'îlots de chaleur. Comme il le montre, si seuls 8,5 % des citadins ne disposent pas d'espaces verts dans un rayon de 1 km autour de leur domicile, « la part des ménages n'ayant pas accès à un espace vert pendant le confinement est près de trois fois plus élevée parmi les 10 % des ménages vivant dans les voisinages où le taux de pauvreté est le plus élevé (11,5 %) relativement aux 10 % des habitants des voisinages les moins marqués par la pauvreté (4,5 %) »¹³⁵. Un tel écart entre voisinages aisés et pauvres est exacerbé dans certains contextes urbains, comme ceux de l'agglomération marseillaise ou lilloise, alors qu'il est bien moins marqué à Paris (Figure 2). De manière générale, les personnes peu diplômées et aux niveaux de salaires les plus faibles fréquentent moins la nature et a fortiori la nature protégée (comme les parcs nationaux), ce qui peut être mis en lien avec la « disqualification des pratiques populaires » dans les aires protégées, et la sélectivité sociale des instances de

¹³³ Acker, W. (2021), *Où sont les « gens du voyage » ? : inventaire critique des aires d'accueil*, Rennes, Éditions du commun.

¹³⁴ Graphique issu de Fosse, J., Salesse, C. et Viennot, M. (2022). « Inégalités environnementales et sociales se superposent-elles ? », *Op.cit.*,

¹³⁵ Botton, H. (2020), « Accès aux espaces verts : des inégalités révélées par la Covid-19 », *The Conversation*, [Accès aux espaces verts : des inégalités révélées par la Covid-19 \(theconversation.com\)](https://theconversation.com/acc%C3%A8s-aux-espaces-verts-des-in%C3%A9galit%C3%A9s-r%C3%A9v%C3%A9l%C3%A9es-par-la-Covid-19-139111)

décision relatives à ces aires¹³⁶. C'est ce que Valérie Deldrève et Jacqueline Candau montrent à propos du Parc National des Calanques, créé en 2012 pour protéger ce site anciennement classé (depuis 1975) de l'urbanisation et de l'exploitation. Les sociologues mettent en évidence la remise en question, avec la création du parc national, de la proximité et de l'accessibilité de ce lieu pour les habitants des logements sociaux du quartier proche de la Cayolle, dont une partie se voit relogée dans des quartiers éloignés. Elles pointent également les « mécanismes de sélections à l'œuvre dans le processus participatif » présidant à la création du Parc, et réunissant associations d'habitants, d'usagers et de protection de l'environnement, dans lesquels les catégories populaires ont été largement sous-représentées¹³⁷.

De là, peut-on parler d'un cumul des expositions pour les personnes les plus pauvres ? La réponse à cette question demeure débattue. Julien Fosse, Camille Salesse et Mathilde Viennot obtiennent, en 2022, à partir de la construction d'un Indicateur d'Exposition Multiple (IEM) sur la pollution de l'air et des sols en métropole, un résultat contrasté¹³⁸. Les chômeurs apparaissent ainsi surreprésentés dans les communes où l'IEM est élevé, mais les ouvriers et employés y sont sous-représentés. Ils observent surtout de grandes différences territoriales, avec un gradient social nettement plus marqué dans une région comme les Hauts de France. L'étude de Guillaume Faburel et Sandrine Gueymard sur l'Ile-de-France en 2008¹³⁹ aboutit toutefois à un résultat plus tranché : le cumul des expositions est très marqué, les groupes sociaux-urbains les plus modestes cumulant une surexposition aux sites Seveso, aux bruits ferroviaires, à la pollution de proximité, aux bruits routiers et des avions, aux zones inondables et à la pollution de l'air (en dioxyde d'azote) ainsi qu'une moindre présence d'espaces classés¹⁴⁰ et de composantes vertes¹⁴¹. Dans cette région, ils observent que les facteurs répulsifs sont plus largement associés aux caractéristiques sociales des territoires que les facteurs attractifs.

Les causes de cette surexposition des résidents les plus pauvres aux pollutions et risques environnementaux sont multiples. Lucie Laurian¹⁴² les résume en cinq mécanismes :

- Un mécanisme historique, lié au développement industriel et urbain, qui favorise la proximité entre les quartiers ouvriers et les usines.
- Un mécanisme de discrimination sociale ou raciale, amenant les industriels et décideurs à cibler des zones comportant des populations ayant une faible capacité d'opposition pour installer des infrastructures et sites polluants.

¹³⁶ Deldrève, V. (2020), « La fabrique des inégalités environnementales en France », *Revue de l'OFCE*, n° 165, p. 117-144 ; Gauthey, J., Dequesne, J., Deldrève, V. et Kermagoret, C. (2021), « Inégalités sociales de fréquentation et de pratique de la nature en France métropolitaine », *Société, nature et biodiversité — Regards croisés sur les relations entre les Français et la nature*. Thema, Ministère de la transition écologique.

¹³⁷ « Les allochtones et la plupart des usagers locaux sont restés « sans voix », parmi lesquels les jeunes adeptes des plages et des sports « fun », ou encore les résidents des logements sociaux des quartiers limitrophes de la Cayolle ou des Baumettes ». Deldrève, V. & Candau, J. (2014). Produire des inégalités environnementales justes ?. *Sociologie*, 5, 255-269. <https://doi.org/10.3917/socio.053.0255>

¹³⁸ Fosse, J., Salesse, C. et Viennot, M. (2022), « Inégalités environnementales et sociales se superposent-elles ? », *Op.cit.*,

¹³⁹ Faburel, G. et Gueymard, S. (2008), « Inégalités environnementales en région Île-de-France : le rôle structurant des facteurs négatifs de l'environnement et des choix politiques afférents », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, n° 1, p. 159-172.

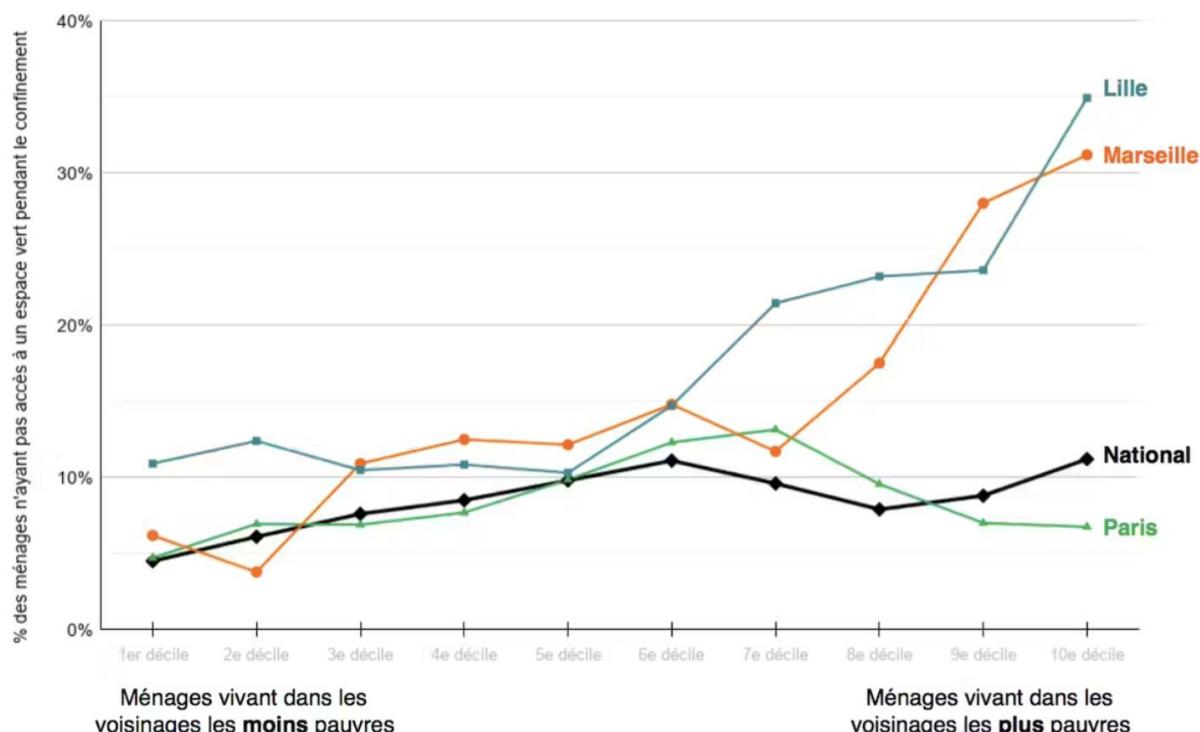
¹⁴⁰ Désigne les sites et monuments historiques classés, les secteurs sauvegardés, les Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP).

¹⁴¹ Inclus notamment les espaces naturels et agricoles, les jardins de l'urbain ouvert (jardins familiaux, jardins de l'habitat à usage privatif), hippodromes, golfs et cimetières.

¹⁴² Laurian, L. (2008), « Environmental Injustice in France », *Journal of Environmental Planning and Management*, n° 51, p. 55-79.

- Une iniquité dans la mise en œuvre des lois supposées protéger les populations de l'exposition aux pollutions et risques environnementaux.
- La dynamique propre des marchés fonciers et immobiliers, les terrains et logements situés dans les zones surexposées étant moins onéreux — et donc accessibles à des populations modestes. Réciproquement, les quartiers les plus pauvres où le prix du foncier et de l'immobilier sont faibles constituent des cibles prioritaires pour installer des industries polluantes.
- Enfin, la mobilité sélective, les populations les plus pauvres étant moins mobiles du fait de la faiblesse de leurs ressources.

Figure 2. Pauvreté du voisinage et inaccessibilité des espaces verts durant le confinement
¹⁴³



Lecture : « Parmi les 10 % des ménages vivant dans les voisinages avec les taux de pauvreté les plus faibles au niveau national, 4,5 % n'ont pas accès à un espace vert dans un rayon d'un kilomètre autour du centre de leur voisinage. Cette proportion est de 11,5 % parmi les 10 % des ménages résidant dans les voisinages avec les taux de pauvreté les plus élevés »¹⁴⁴.

1.3. Qui sont les sentinelles de l'environnement ?

Le lien entre inégalités sociales et exposition aux pollutions et risques environnementaux dépasse cependant le cadre domestique et résidentiel. Les personnes exerçant des emplois peu qualifiés, en particulier les ouvriers de la construction, de l'industrie et les ouvriers agricoles, sont également surexposées à ces risques du fait de leur activité professionnelle. Au point que ceux-ci peuvent être qualifiés de « sentinelles » de

¹⁴³ Graphique issu de Botton, H. (2020), « Accès aux espaces verts : des inégalités révélées par la Covid-19 », *The Conversation, Op.cit.*,

¹⁴⁴ *Ibid.*

l'environnement : « *Le lien entre travail, santé et environnement, c'est un lien qu'on ne peut pas ne pas faire parce que les ouvriers en milieu de travail sont, au niveau des risques, les sentinelles du milieu environnemental. C'est eux qui reçoivent les premières atteintes, c'est chez eux que les atteintes sont les plus nombreuses et les plus fortes et, je dirais aussi, les plus faciles à repérer. Par contre, dans l'environnement, il y a des atteintes de même type, mais plus diluées, sur des populations beaucoup plus grandes, qu'il est donc plus difficile de mettre en évidence* »¹⁴⁵.

L'enquête nationale Surveillance médicale des expositions des salariés aux risques professionnels (Sumer) permet d'estimer qu'en 2017, 11 % des salariés ont été exposés à des substances ou procédés cancérogènes au cours de la dernière semaine travaillée. Mais ce ratio est de 29 % au sein des ouvriers contre seulement 3 % au sein des cadres et professions intellectuelles supérieures. Les jeunes hommes en intérim sont également particulièrement concernés par ces risques¹⁴⁶.

Cette « fabrique sociale et écologique des cancers »¹⁴⁷ repose notamment sur des processus de « délocalisation sur place »¹⁴⁸ et de sous-traitance qui concourent à l'invisibilisation des risques. En effet, la tendance globale est à la délocalisation des activités toxiques dangereuses (liées à l'extractivisme, à l'agriculture intensive, ou aux industries polluantes) depuis les pays aux réglementations les plus protectrices en matière de droits et de santé vers ceux les moins avancés¹⁴⁹. Mais certaines activités ne sont pas aisément délocalisables. Pour de telles activités, le recours à la sous-traitance permet de diluer la responsabilité liée à l'exposition à des risques sanitaires moins visibles, comme cela a été montré dans le cas de l'industrie nucléaire¹⁵⁰. Le recours aux travailleurs migrants, notamment des saisonniers agricoles, permet également de ne pas « laisser de traces », du fait de populations qui échappent largement au suivi de santé et à la protection de l'État¹⁵¹. Ce type de surexposition de populations migrantes particulièrement pauvres et vulnérables s'inscrit dans ce qu'Emmanuel Terray nomme la « délocalisation sur place »¹⁵², dans la mesure où l'activité économique est déléguée à des travailleurs issus du Sud global moins coûteux et bénéficiant d'une plus faible protection juridique et sanitaire. Enfin, notons que les activités polluantes demeurent préservées dans les départements et territoires d'outre-mer — comme l'illustre le

¹⁴⁵ Henri Pézerat, 2000, France-Culture, cité par Rollin, Z. (2023), « Rongés : la fabrique sociale et écologique des cancers », in Boursier Ph., *Écologies : Le vivant et le social*, Paris, La Découverte, p. 132-138.

¹⁴⁶ Rosankis, E. et Léonard, M. (2023), « Les expositions des salariés aux produits chimiques cancérogènes », *Dares Focus*, n° 34, p. 1-2.

¹⁴⁷ Rollin, Z. (2023), « Rongés : la fabrique sociale et écologique des cancers », in Boursier, Ph., *Écologies : le vivant et le social*, Paris, La Découverte, p. 132-138.

¹⁴⁸ Expression forgée par Terray Emmanuelle [(1999), « 1. Le travail des étrangers en situation irrégulière ou la délocalisation sur place », in Balibar, É., *Sans-papiers : l'archaïsme fatal*, Paris, La Découverte, p. 9-34].

¹⁴⁹ Thébaud-Mony, A. (2008), *Travailler peut nuire gravement à votre santé : sous-traitance des risques, mise en danger d'autrui, atteintes à la dignité, violences physiques et morales, cancers professionnels*, Paris, La Découverte.

¹⁵⁰ Bourrier, M. (1999), *Le nucléaire à l'épreuve de l'organisation*, Paris, Puf ; Ghis Malfilatre, M. et Billard, Ph. (2015), « Sous-traitance des risques : la maintenance de l'industrie nucléaire », in Thébaud-Mony, A., *Les risques du travail : pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, Paris, La Découverte, p. 57-60.

¹⁵¹ Décosse, F. (2015), « Travail ou santé ? Le dilemme des saisonniers agricoles migrants » in Thébaud-Mony, A., *Les risques du travail : pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, Paris, La Découverte, p. 88-95.

¹⁵² Terray, E. (1999), « 1. Le travail des étrangers en situation irrégulière ou la délocalisation sur place », *Op. cit.*, 81

cas du chlordécone utilisé dans les bananeraies des Antilles françaises — dont les problèmes sociaux et environnementaux demeurent encore souvent invisibilisés¹⁵³.

Annie Thébaud-Mony évoque la manière dont le maintien de cette surexposition est redevable de processus, largement documentés, de maintien dans l'ignorance des risques professionnels par l'« effacement des traces du travail », qui a lieu « de mille et une manières : carences dans l'application des règles dites de traçabilité, absence de mémoire des interventions de contrôle par les services de l'État, méconnaissance sociale des médecins, démarche décontextualisée des statistiques, déni des causes professionnelles par les experts médicaux »¹⁵⁴. Cette surexposition professionnelle des ouvriers s'ajoute à la surexposition résidentielle des personnes pauvres, mise en évidence dans la sous-partie précédente.

2. Inégalités, modes de vie et dégradations environnementales

2.1. Empreinte carbone et niveau de vie

Le lien positif entre niveau de revenu et empreinte carbone¹⁵⁵ fait désormais l'objet d'un large consensus scientifique, au niveau mondial¹⁵⁶ comme dans les différents contextes nationaux¹⁵⁷. Celui-ci s'observe également en France, où les ménages les plus aisés tendent à émettre des volumes supérieurs de gaz à effet de serre que les ménages pauvres et modestes.

Si l'ensemble des travaux convergent vers ce constat, l'écart varie selon les mesures retenues : selon l'économiste Lucas Chancel¹⁵⁸, l'empreinte carbone liée à la consommation, mais aussi aux investissements des 10% les plus riches représente 5 fois celle des 50% les plus pauvres en France en 2019. En employant une méthodologie similaire¹⁵⁹, le Stockholm Environment Institute estime que les Français parmi les 50 % les plus pauvres émettent en moyenne, par leur consommation uniquement (émissions produites dans le pays et importées)

¹⁵³ Ferdinand, M. et Manglou, M. (2021), « Penser l'écologie politique depuis les Outre-mer français », *Op.cit.* ; Ferdinand, M. et Molinié, E. (2021), « Des pesticides dans les Outre-mer français : état des lieux et perspectives », *Op.cit.*,

¹⁵⁴ Thébaud-Mony, A. (2019), « Les travailleurs sont-ils les "invisibles" de la santé environnementale ou... les "damnés de la terre" ? », *Écologie & politique*, n° 58, p. 69-82.

¹⁵⁵ Un tel lien est plus difficile à établir pour ce qui est des autres dimensions de l'empreinte environnementale, dans la mesure où elles sont plus difficilement mesurables au niveau individuel ou du ménage. Notons toutefois qu'au niveau mondial, l'empreinte écologique des différents pays est fortement liée revenu par tête (Rothman D. S. [1998], « Environmental Kuznets curves : real progress or passing the buck ? A case for consumption-based approaches », *Ecological Economics*, n° 25, p. 177–194 ; Boutaud, A. et Gondran, N. (2018), *L'empreinte écologique*, Paris, La Découverte. L'empreinte eau, l'empreinte azote ou l'empreinte phosphore suivent également cette tendance (voir Boutaud, A. et Gondran, N. (2018), « VI. Les autres empreintes environnementales », in Boutaud, A., *L'empreinte écologique*, Paris, La Découverte, p. 91-110).

¹⁵⁶ Hertwich, E.G. et Peters, G.P. (2009), « Carbon footprint of nations : a global, trade-linked analysis », *Environmental science & technology*, vol. 43, n° 16, p. 6414-6420 ; Chancel, L. (2022), « Global carbon inequality over 1990-2019 », *Nature Sustainability*, vol. 5, n° 11, p. 931-938.

¹⁵⁷ Voir par exemple Kennedy, E. H., Krahn, H. et Krogman, N.T. (2014), « Egregious emitters : disproportionality in household carbon footprints », *Environment and Behavior*, vol. 46, n° 5, p. 535-555 pour le Canada, Theine, H., Humer, S., Moser, M. et Schnetzer, M. (2022), « Emissions inequality : disparities in income, expenditure, and the carbon footprint in Austria », *Ecological Economics*, vol. 197 (107435) pour l'Autriche, ou encore Mi, Z., Zheng, J., Meng, J., Ou, J., Hubacek, K., Liu, Z., Coffman, D'M., Stern, N., Liang, S. et Wei, Y.M. (2020), « Economic development and converging household carbon footprints in China », *Nature Sustainability*, vol. 3, n° 7, p. 529-537 pour la Chine.

¹⁵⁸ Chancel, L. (2022). « Global carbon inequality over 1990–2019 ». *Nature Sustainability*, 5(11), 931-938.

¹⁵⁹ <https://www.sei.org/wp-content/uploads/2020/09/research-report-carbon-inequality-era.pdf>

3,8 tonnes de CO₂ par an, contre 15,6 tonnes pour les Français parmi les 10 % les plus riches et 40,2 tonnes pour les Français parmi les 1 % les plus riches¹⁶⁰. Avec une approche différente (que nous remobiliserons dans le Chapitre 5), Antonin Pottier et ses co-auteurs estiment, à partir des données de l'enquête Budget de Famille 2011 (INSEE), que les 10 % des ménages les plus aisés ont en moyenne une empreinte carbone 2,2 fois plus élevée que les 10 % des ménages les plus pauvres¹⁶¹ soit un ratio de moindre ampleur que celui estimé par Lucas Chancel ou par le Stockholm Environment Institute. Sans entrer dans le détail des enjeux de définition et de méthode, notons que les mesures des inégalités distributives en termes d'émission entre individus ou ménages à l'intérieur d'un même pays relèvent de deux grandes stratégies¹⁶².

Une première méthode, que l'on peut qualifier de « descendante »¹⁶³ s'appuie sur la distribution de revenu observée dans le pays et sur une mesure d'élasticité entre revenu et émission – supposée constante – pour inférer les émissions associées aux différents quantiles. Cette méthode, utile pour les comparaisons internationales, est notamment mobilisée par Lucas Chancel et par le Stockholm Environment Institute¹⁶⁴. Dans le cas de la France, elle aboutit à une mesure particulièrement élevée des inégalités d'empreinte carbone selon le niveau de vie. Ce choix de méthode se cumule, dans les travaux de Lucas Chancel avec une définition alternative de l'empreinte carbone du ménage, en considérant à la fois les émissions induites par la consommation et celles générées par l'épargne et l'investissement. Une telle définition amène à obtenir le ratio interdécile le plus important.

Une seconde méthode – « montante »¹⁶⁵ – consiste à ventiler l'empreinte carbone estimée au niveau national selon les consommations effectivement mesurées des différents ménages. Elle s'appuie sur la mobilisation d'informations détaillées sur la quantité de biens et de services consommés par chaque ménage sur une période donnée (en général, en France, l'enquête Budget de Famille de l'INSEE constitue la source principalement mobilisée), ainsi que sur une nomenclature permettant d'estimer le contenu carbone de chaque bien ou service. Plus fine que la précédente¹⁶⁶, cette approche est notamment employée par Antonin Pottier ou Mathias André et leurs co-auteurs¹⁶⁷ et amène à des mesures différentes du ratio interdécile

¹⁶⁰ OXFAM France. (2023), *Les inégalités d'émissions en France : des solutions pour une transition juste*, produit en partenariat avec le Stockholm Environment Institute, [En ligne], <https://www.oxfamfrance.org/app/uploads/2023/11/Focus-France-rapport-inegalites-et-climat.pdf>

¹⁶¹ Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Revue de l'OFCE*, n° 169, p. 73-132.

¹⁶² Pour une analyse critique des différentes stratégies de mesure de l'empreinte carbone, voir notamment Pottier, A. (2022). « Expenditure elasticity and income elasticity of GHG emissions: A survey of literature on household carbon footprint. » *Ecological Economics*, 192, 107251 ; André, M., Bourgeois, A., Combet, E., Lequien, M., & Pottier, A. (2024). « Challenges in measuring the distribution of carbon footprints: the role of product and price heterogeneity. » *Ecological Economics*, 220, 108122.

¹⁶³ Ou « top-down ». Voir Chakravarty, S., Chikkatur, A., De Coninck, H., Pacala, S., Socolow, R., & Tavoni, M. (2009). « Sharing global CO₂ emission reductions among one billion high emitters», *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 106(29), 11884-11888.

¹⁶⁴ Chancel, L. (2022). « Global carbon inequality over 1990–2019 », Op. cit.; <https://www.sei.org/wp-content/uploads/2020/09/research-report-carbon-inequality-era.pdf>

¹⁶⁵ Ou « bottom-up ». Voir Chakravarty, S., Chikkatur, A., De Coninck, H., Pacala, S., Socolow, R., & Tavoni, M. (2009). « Sharing global CO₂ emission reductions among one billion high emitters», *Op. cit.*

¹⁶⁶ Notons que l'approche *bottom-up* fournit également les coefficients d'élasticité revenu-carbone mobilisés ensuite dans les approches *top-down* (Pottier, A. [2022]. « Expenditure elasticity and income elasticity of GHG emissions: A survey of literature on household carbon footprint. » *Ecological Economics*, 192, 107251).

¹⁶⁷ Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Op.cit.* ; André M., Bourgeois A. et Lequien M. (2023). « Dis-moi ce que tu consommes, je te donnerai ton empreinte carbone : un exercice crucial mais piégeux », *Le Blog de l'INSEE*, <https://blog.insee.fr/consommation-vs-empreinte-carbone-calcul-piegeux/>.

dans les émissions carbone : ainsi les 10 % des ménages au revenu le plus élevé émettent en moyenne 3,8¹⁶⁸ fois plus que les 10 % des ménages au revenu le plus faible (ce ratio étant de 2,4¹⁶⁹ lorsque les ménages sont comparés en termes de niveau de vie et non plus de revenu disponible). Ces auteurs considèrent que ce ratio est encore potentiellement surestimé, tant un même montant dépensé pour une catégorie de produit – montant ensuite mobilisé pour ventiler les émissions carbone – peut dissimuler des volumes hétérogènes selon le niveau de vie des ménages qui le consomment : ainsi les ménages aisés tendent à payer plus chers les biens et services achetés, qui sont généralement de qualité supérieure, les montants dépensés correspondant alors à des volumes moins importants¹⁷⁰. Ainsi, Mathias André et ses co-auteurs concluent : « *Pour permettre des mesures précises de l'empreinte carbone selon les types de ménages, des données plus détaillées sont donc nécessaires. (...) Il est nécessaire de disposer pour chaque catégorie de ménages de données sur les quantités physiques consommées, avec suffisamment de détails pour mesurer des produits homogènes en intensité carbone, sur ces contenus carbone, et sur les caractéristiques principales des ménages* »¹⁷¹.

L'estimation de l'empreinte carbone au niveau individuel ou du ménage constitue un défi méthodologique¹⁷²

En contrignant la mobilité, la taille des logements, le volume et le renouvellement des biens durables, mais aussi les volumes de viande (en particulier de viande bovine ou ovine), la faiblesse du revenu s'accompagne d'un mode de vie plus sobre et moins émetteur. Elle se traduit par une forme de frugalité à laquelle ne sont pas nécessairement adossées des intentions écologiques¹⁷³ — nous y reviendrons.

Deux éléments doivent tout de même être notés afin d'apprécier l'ampleur de la sur-contribution des ménages aisés au réchauffement climatique. D'abord, l'ampleur des émissions varie également selon d'autres facteurs d'inégalité, en particulier la localisation résidentielle : contrainte d'utiliser sa voiture lorsqu'elle en possède une, une personne pauvre (1er décile de niveaux de vie) qui vit en milieu rural émet ainsi plus de CO₂ qu'un individu plus aisé (6e décile) qui réside en ville-centre (Figure 3).

Ensuite, notons que si, en valeur absolue, les émissions tendent à croître avec le revenu, l'empreinte carbone associée à chaque euro consommé tend à l'inverse à diminuer lorsque le revenu augmente. La consommation de certains biens particulièrement carbonés — liée à l'alimentation ou à l'énergie — est particulièrement rigide, ne variant que peu lorsque le revenu augmente. Dits de « nécessité », ces biens constituent souvent des sources de dépenses incompressibles, alors que certaines dépenses de loisirs plus faiblement carbonées croissent particulièrement lorsque le revenu augmente. Il est ainsi établi que si « en valeur absolue, les riches consomment nettement plus d'énergies fossiles et émettent nettement plus de CO₂ que

¹⁶⁸ André M., Bourgeois A. et Lequien M. (2023). « Dis-moi ce que tu consommes, je te donnerai ton empreinte carbone : un exercice crucial mais piégeux », *Op. cit.*

¹⁶⁹ Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Op.cit.*

¹⁷⁰ André, M., Bourgeois, A., Combet, E., Lequien, M., & Pottier, A. (2024). « Challenges in measuring the distribution of carbon footprints: the role of product and price heterogeneity. » *Ecological Economics*, 220, 108122.

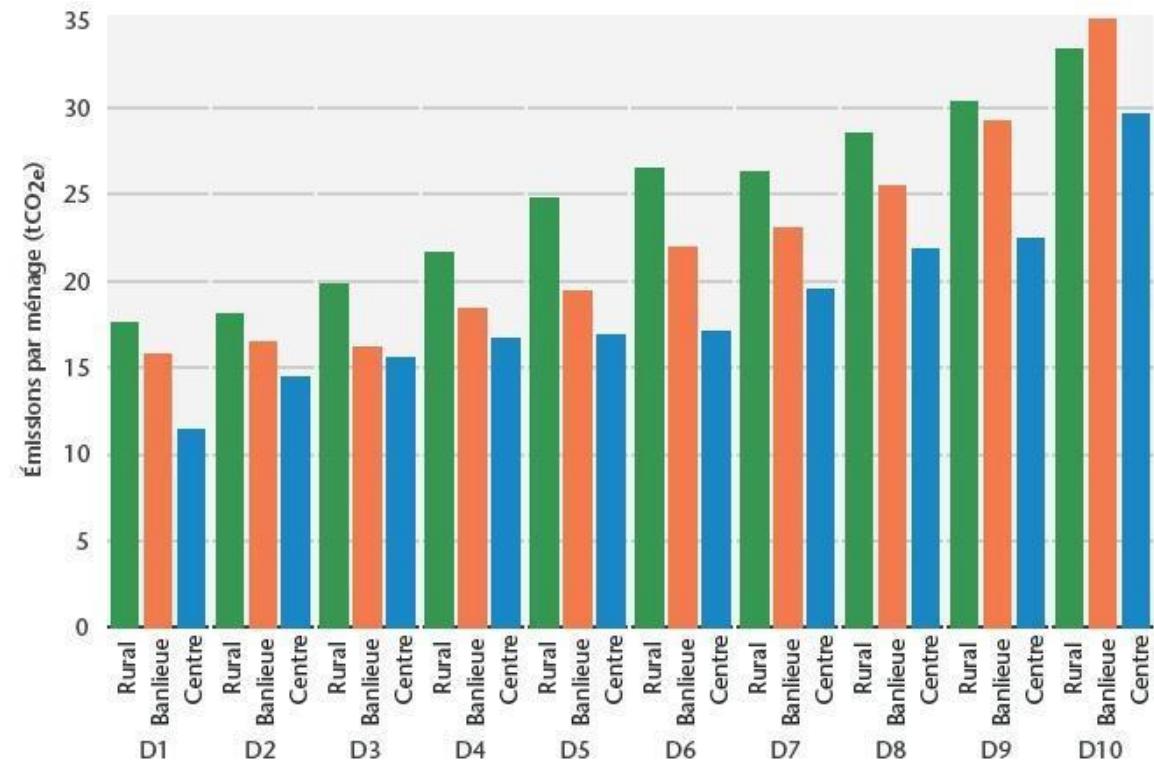
¹⁷¹ André M., Bourgeois A. et Lequien M. (2023). « Dis-moi ce que tu consommes, je te donnerai ton empreinte carbone : un exercice crucial mais piégeux », *Op. cit.*

¹⁷² André, M., Bourgeois, A., Combet, E., Lequien, M., & Pottier, A. (2024). « Challenges in measuring the distribution of carbon footprints: the role of product and price heterogeneity ». *Op. cit.*

¹⁷³ Ginsburger, M. (2020), « De la norme à la pratique écocitoyenne : position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté », *Op. cit.*, ; Coulangeon, Ph., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. D. (2023), *La conversion écologique des Français : contradictions et clivages*, *Op. cit.*,

les pauvres, c'est l'inverse en proportion du revenu »¹⁷⁴. Notons toutefois que cette relation faiblit lorsqu'est également mesurée l'empreinte carbone liée à l'épargne et aux investissements — dont les volumes croissent très fortement avec la hausse du revenu.

Figure 3. Moyenne des émissions par décile de niveau de vie et par localisation¹⁷⁵



Source : INSEE, BdF 2011

Champ : Ménages ordinaire résidant en France métropolitaine.

Lecture : En France en 2011, les ménages parmi les 10% les plus pauvres vivant en zone rurale ont une empreinte carbone moyenne de 17,5 tCO₂e.

2.2. Conditions matérielles d'existence, dispositions acquises et rapports aux injonctions environnementales.

Parce qu'elle permet d'estimer — et donc de quantifier — les volumes d'émission induits par les activités sociales des différents groupes sociaux, l'empreinte carbone constitue un outil majeur d'appréciation des inégalités de contribution qui les traversent. Pour autant, elle est peu adéquate lorsqu'il s'agit de mettre en évidence les pratiques — et derrière les mécanismes sociaux — qui amènent les ménages aux revenus les plus élevés à avoir en moyenne des volumes d'émission plus élevés. Les recherches en sociologie portant sur la consommation, les styles de vie et le rapport à l'écologie ont permis de mettre en évidence trois

¹⁷⁴ Quirion, Ph. (2022), « Les outils économiques pour favoriser la transition écologique et leurs effets distributifs », *Op. cit.*

¹⁷⁵ Graphique issu de Pottier, A., Combet, E., Cayla, J., de Lauretis, S. et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Op.cit.*

grands ensembles de mécanismes générateurs d'inégalités dans les pratiques de consommation les plus émettrices¹⁷⁶ :

Les conditions matérielles d'existence : cela renvoie à l'emboîtement des contraintes et des ressources budgétaires (liées au revenu), résidentielles (taille, localisation, morphologie et condition d'occupation du logement), familiales (taille et composition du ménage) et professionnelles (temps de travail, éloignement du lieu de travail). Celles-ci constituent le cadre immédiat dans lequel les pratiques sont exercées et leur combinaison est la principale source de différenciation dans les pratiques de consommation ordinaires génératrices de gaz à effet de serre. C'est ainsi avant tout parce que les ménages aisés ont une faible contrainte budgétaire, mais aussi souvent un logement grand situé à distance de leur lieu de travail qu'ils ont des pratiques particulièrement émettrices. À l'inverse, le cumul des contraintes matérielles limite de fait la consommation des ménages les plus pauvres. Cette prééminence des conditions matérielles d'existence laisse entrevoir l'existence d'une norme de consommation abondante¹⁷⁷ transversale à la quasi-totalité des groupes sociaux, dans laquelle la moindre consommation est avant toute chose le produit d'une contrainte¹⁷⁸.

Les dispositions acquises : cela renvoie à l'ensemble des goûts, valeurs et habitudes (manières incorporées d'agir) qui, acquis durant la socialisation et dès l'enfance, perdurent dans le temps et amènent les individus à consommer certains biens plutôt que d'autres. L'effet des dispositions acquises selon la classe sociale sur l'ampleur des pratiques émettrices est moins tranché et moins systématique que celui des conditions matérielles d'existence. Les personnes appartenant aux classes populaires ou ayant grandi dans un environnement populaire tendent à conserver, au fil de leur vie des habitudes de sobriété¹⁷⁹ (liées aux consommations d'énergie, à la dévalorisation du gaspillage alimentaire [Chapitre 8]). Les analyses portant sur les modes de vie dans les milieux populaires montrent également comment certaines pratiques de consommation — échappant au domaine de l'échange marchand par des pratiques de dons, de réparation ou d'autoproduction — y sont également valorisées en ce qu'elles permettent d'entretenir des liens sociaux¹⁸⁰. Ainsi, les pratiques du « travail à côté »¹⁸¹ comme le jardinage, ainsi que des loisirs « utiles » (tels que la chasse, la pêche ou la cueillette) sont plus fréquentes dans les catégories populaires, et permettent d'allier l'utile à l'agréable en fournissant un à-côté plus ou moins substantiel à l'approvisionnement marchand. Mais les recherches portant sur les styles de vie des classes populaires notent également à quel point certains biens et certaines pratiques particulièrement émettrices y sont particulièrement valorisés, voire ont été construites comme des éléments constitutifs d'une fierté ouvrière : la consommation de viande — en

¹⁷⁶ Voir Ginsburger, M. (2023). *L'écologie en pratiques : consommation ordinaire et inégalités en France depuis les années 1980* (Doctoral dissertation, Institut d'études politiques de Paris-Sciences Po).

¹⁷⁷ Dubuisson-Quellier, S. (2022), « How does affluent consumption come to consumers ? A research agenda for exploring the foundations and lock-ins of affluent consumption », *Consumption and society*, vol. 1, n° 1, p. 31-50.

¹⁷⁸ Voir Ginsburger, M. (2023), *L'écologie en pratiques : consommation ordinaire et inégalités en France depuis les années 1980*, Thèse de doctorat en sociologie, Paris, Institut d'études politiques de Paris-Sciences Po.

¹⁷⁹ Comby, J.-B. (2015), « À propos de la dépossession écologique des classes populaires », *Savoir/Agir*, vol. 3, n° 33, p. 23-30 ; Ginsburger, M. et Madon J. (2023), « Faire durer ses objets, une pratique distinctive ? Consommation et frontières de classe chez les ménages aisés », *Sociologie*, vol. 14, n° 1, p. 29-48.

¹⁸⁰ Hoggart, R. (1981), *La Culture du pauvre*, Paris, Minuit ; Grignon, C. et Grignon, C. (1980), « Styles d'alimentation et goûts populaires », *Revue française de sociologie*, n° 21, p. 531-569 ; Weber, F. (1996), « Réduire ses dépenses, ne pas compter son temps. Comment mesurer l'économie domestique ? », *Genèses*, n° 25, p. 5-28 ; Renahy N. (2010), *Les Gars du coin*, Paris, La Découverte ; Bonheur, C. R. (2019), *La ville vue d'en bas : travail et production de l'espace populaire*, Éditions Amsterdam.

¹⁸¹ Weber, F. (1989), *Le travail à-côté. Étude d'ethnographie ouvrière*, Paris, INRA-Editions de l'EHESS.

particulier de viande rouge¹⁸², l'automobile¹⁸³, ou encore la télévision¹⁸⁴. Pour ces biens, et en particulier pour les hommes, la moindre consommation liée à l'ampleur des contraintes budgétaires et/ou résidentielles, loin d'être valorisée, peut alors surtout être vécue comme une privation.

Le rapport aux injonctions environnementales : l'accroissement des préoccupations environnementales, de l'information sur les sources des dégradations, mais également des campagnes enjoignant, depuis le début des années 1990, les individus à adopter certaines pratiques (de tri, de consommation de produits labellisés, de véhicules électriques ou de mobilités alternatives à la voiture et plus récemment à l'avion) ont induit un processus de ré-étiquetage de certaines pratiques en lien avec leur impact réel ou supposé sur l'environnement. Certaines pratiques de consommation sont ainsi devenues des « pratiques environnementales », l'écologie — ou plus exactement l'écocitoyenneté¹⁸⁵ — devenant une motivation à part entière dans leur adoption. Les ménages des catégories populaires tendent à manifester un rejet — ou tout au moins une distance — plus important vis-à-vis de ces injonctions¹⁸⁶ et des pratiques qui y sont le plus clairement associées. Ainsi, si le tri des déchets — incarnation de la « bonne volonté écologique » s'est aujourd'hui largement imposé dans la population — où, en 2017, plus de 8 personnes sur 10 déclarent trier le papier, le carton, le plastique ou le verre — mais demeure encore un peu plus faible chez les ménages les moins aisés et disposant des ressources culturelles les moins élevées¹⁸⁷. De même Jean-Baptiste Comby note à quel point la fréquente réalisation de pratiques ré-étiquetées comme écogestes ne procure pas, dans les catégories populaires qu'il étudie, de profit symbolique particulier, « la bienséance écologique [étant] éloignée des principes à partir desquels s'organisent les modes de vie économiquement contraints »¹⁸⁸. À l'inverse, les pratiques environnementales peuvent — du moins pour certaines d'entre elles — être adoptées par des ménages des classes supérieures désireuses de manifester leur statut social au travers d'une grande conformité à la norme d'écocitoyenneté. De telles logiques distinctives, traduisant une bonne volonté écologique, s'observent fréquemment au sein des franges des classes moyennes et supérieures les plus diplômées. La notion d'éco-habitus émergent¹⁸⁹ reprend la notion d'habitus issue du travail de Pierre Bourdieu — c'est-à-dire un système de dispositions acquises — pour montrer comment, chez certains membres des catégories sociales urbaines les plus dotées en capital culturel, la préoccupation écologique s'accompagnerait d'une transformation plus générale des valeurs. Ces groupes sociaux valoriseraient de plus en plus le local, la connexion à la terre et le travail manuel. De telles dispositions se superposeraient à leur tendance à manifester une forme d'ascétisme et un rejet de la consommation de masse¹⁹⁰, et faciliteraient l'adoption de pratiques vertes comme les

¹⁸² Bourdieu, P. (2016), *La distinction : critique sociale du jugement*, Paris, Minuit.

¹⁸³ Blavier, P. (2021), *Gilets jaunes, la révolte des budgets contraints : La révolte des budgets contraints*, Paris, Puf.

¹⁸⁴ Schwartz, O. (2012), *Le monde privé des ouvriers*, Paris, Puf.

¹⁸⁵ Ginsburger, M. (2020), « De la norme à la pratique écocitoyenne : position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté », *Op. cit.*

¹⁸⁶ Il en va de même pour des injonctions comportementales d'autres nature, comme celles liées à la lutte contre l'obésité (voir Régnier, F. et Masullo, A. (2009), « Obésité, goûts et consommation. Intégration des normes d'alimentation et appartenance sociale », *Revue Française de Sociologie*, vol. 50, n° 4, p. 747-773).

¹⁸⁷ Coulangeon, Ph., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. D. (2023), *La conversion écologique des Français : contradictions et clivages*, *Op. cit.*,

¹⁸⁸ Comby, J.-B. (2015), « À propos de la dépossession écologique des classes populaires », *Op.cit.*,

¹⁸⁹ Notion introduite par Carfagna L. B., Dubois E.A., Fitzmaurice C., Ouimette M.Y., Schor J.B., Willis M. et Laidley T. (2014), « An emerging eco-habitus: The reconfiguration of high cultural capital practices among ethical consumers », *Journal of Consumer Culture*, vol. 14, n° 2, p. 158-178.

¹⁹⁰ Voir Bourdieu P. (2016), *La distinction : critique sociale du jugement*, *Op.cit.*, ; Holt D.B. (1998), « Does cultural capital structure American consumption ? », *Journal of consumer research*, vol. 25, n° 1, p. 1-25.

déplacements à pied ou à vélo, l'achat de produits locaux, ou le recours à la réparation de biens durables. En s'appuyant sur des entretiens menés à Nantes et Toulouse entre 2012 et 2014, Mathieu Grossetête montre ainsi que les pratiques écologiques peuvent être une source de distinction, en particulier pour des ménages ayant un capital culturel élevé mais un capital économique faible qui peuvent aspirer à construire une image de leur style de vie alternative à celle d'un déclassement social subi. La sobriété et les consommations écologiques apparaissent dans ces groupes sociaux comme la manifestation d'un goût et non d'une contrainte, et permettent alors de maintenir et reproduire leur statut social par des canaux pouvant nécessiter de moindres dépenses. Mathieu Grossetête note toutefois que l'hétérogénéité des pratiques rend difficile de toutes les assimiler dans ces stratégies de distinction : il va ainsi de soi que l'achat d'un véhicule hybride ou d'aliments issus de l'agriculture biologique, souvent plus difficilement accessible aux ménages les plus pauvres, permet de cumuler profits symboliques moraux et manifestation de la puissance pécuniaire.

Mis bout à bout, ces trois ensembles de mécanismes sociaux interviennent, parfois de manière contradictoire, pour produire ce que l'on peut nommer des « styles d'empreintes environnementales » spécifiques aux différents groupes sociaux, et en particulier aux ménages pauvres et modestes.

À travers la notion de « styles d'empreinte environnementale » il est possible d'appréhender non seulement le volume différencié des dégradations environnementales entre groupes sociaux, mais aussi les variations dans les pratiques qui en sont à la source — et qui composent des styles de vie dont la sociologie a depuis longtemps montré l'hétérogénéité sociale¹⁹¹. À travers les notions d'écologie du geste et d'écologie de la frugalité, nous montrons que les pratiques, ainsi que les attitudes (opinions et valeurs associées à l'écocitoyenneté) s'organisent selon deux logiques distinctes. « Ainsi se croisent une logique d'adhésion aux gestes domestiques ayant fait l'objet d'un important travail de prescription de la part des pouvoirs publics, et d'adhésion à la rhétorique des efforts individuels — typique d'un pôle rural, diplômé, âgé et féminin de l'espace social, disposé au conformisme et à l'investissement temporel dans l'espace domestique — et une forme de frugalité, critique du fonctionnement de la société et de ses impacts environnementaux — typique d'un pôle urbain, jeune et précaire de l'espace social, aux fortes contraintes financières et résidentielles »¹⁹². Les personnes pauvres ou modestes apparaissent alors comme les principaux tenants d'une écologie de la frugalité — en lien avec la faiblesse de leur équipement, de leurs déplacements, mais aussi leur forte inquiétude environnementale — nous y reviendrons dans le chapitre 5 — et comme inégalement distants de l'écologie du geste (liée au tri des déchets, aux achats de produits issus de l'agriculture biologiques ou à la fréquence des écogestes), en particulier selon le sexe (les femmes aux revenus modestes sont particulièrement en adéquation avec l'écologie du geste, alors que les hommes aux mêmes revenus en sont particulièrement distants).

2.3. La frugalité comme manifestation de la pauvreté ?

L'étude du lien entre pauvreté et contribution aux dégradations environnementales interroge plus largement sur la place qu'occupe la consommation dans la définition de l'intégration sociale ou de la précarité¹⁹³. Le développement de la société de consommation de

¹⁹¹ Coulangeon, Ph., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. D. (2023), *La conversion écologique des Français : contradictions et clivages*, *Op. cit.*,

¹⁹² Ginsburger, M. (2020), « De la norme à la pratique écocitoyenne : position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté », *Op. cit.*,

¹⁹³ Les paragraphes suivants s'inspirent de Ginsburger, M. et Madon J. (2023), « Faire durer ses objets, une pratique distinctive ? Consommation et frontières de classe chez les ménages aisés », *Op.cit.*,

masse au cours du XXe siècle a entraîné une normalisation graduelle de certains biens durables et de certaines façons de les consommer, les rendant peu à peu indispensables ou essentiels à une « bonne vie »¹⁹⁴. Juliet Schor¹⁹⁵ a montré comment certaines pratiques de consommation (telles que la possession d'une télévision couleur, de vêtements de qualité, d'une deuxième télévision couleur, d'une deuxième voiture ou d'un lave-vaisselle) sont devenues, entre le milieu des années 1970 et le début des années 1990 aux États-Unis, perçues comme nécessaires pour maintenir une qualité de vie conforme à un certain statut social et à un sentiment de normalité. Ce processus a participé à engendrer un sentiment de pauvreté chez ceux qui ne peuvent suivre cette « escalade de la consommation ». Et la diffusion de ces valeurs associées à la consommation à l'ensemble de la société a amené les ménages ouvriers les plus aisés à accorder une place centrale à la consommation de biens matériels, notamment de meubles et d'appareils électroniques et électroménagers¹⁹⁶. Dans ce contexte où la consommation intensive de ces biens devient un objectif hégémonique, les pratiques de consommation modérées, telles que l'achat limité de biens durables, l'achat d'occasion et la prolongation de leur durée de vie, sont graduellement perçues comme des vestiges de la « société de pénurie »¹⁹⁷ d'avant les années 1950. Les ménages ayant ces pratiques sont souvent considérés comme trop démunis pour consommer de manière « normale » et sont contraints à la frugalité.

Les mesures de la pauvreté se sont, depuis longtemps, adaptées à l'existence de cette norme de consommation pour intégrer une dimension de pauvreté en condition de vie ou de pauvreté matérielle¹⁹⁸. Ainsi, le « deprivation standard of poverty » de Townsend (1979) compte, parmi les 12 items constituant cet indice, l'absence de réfrigérateur et l'absence d'au moins deux éléments parmi cinq (W.-C., évier ou lavabo, eau froide, baignoire ou douche, cuisinière à gaz ou électrique). L'indicateur de privation matérielle actuel d'Eurostat comporte le fait de disposer d'une machine à laver, d'une télévision couleur, et d'un téléphone. Le nouvel indicateur d'Eurostat¹⁹⁹ considère le fait de ne pas pouvoir se permettre de remplacer des vêtements usés par des nouveaux (non d'occasion), remplacer des meubles usés, disposer d'une connexion Internet et d'un ordinateur comme autant d'indicateurs de pauvreté en termes de conditions d'existence. Si ceux-ci font l'objet de nombreuses critiques, notamment sur la faible cohérence interne des composantes retenues, l'absence de consensus sur le choix des items ou

¹⁹⁴ Voir Daumas, J.-C. (2018), *La révolution matérielle*, Flammarion ; Trentmann, F. (2016), *Empire of things : how we became a world of consumers, from the fifteenth century to the twenty-first*, Penguin UK ; Chessel, M.-E. (2012), *Histoire de la consommation*, Paris, La Découverte.

¹⁹⁵ Schor, J.B. (1998), *The overspent American: Upscaling, downshifting, and the new consumer*, Basic Books New York.

¹⁹⁶ Schwartz, O. (2012), *Le Monde privé des ouvriers*, Op.cit. ; voir également Amossé, T. et Cartier, M. (2019), « Si je travaille, c'est pas pour acheter du premier prix ! », *Sociétés contemporaines*, n° 114, p. 89-122.

¹⁹⁷ Rochefort R. (2002), « Modes de vie », *Revue Projet*, n° 271, p. 45-53.

¹⁹⁸ « Poverty can be defined objectively and applied consistently only in terms of the concept of relative deprivation. [...] The term is understood objectively rather than subjectively. Individuals, families and groups in the population can be said to be in poverty when they lack the resources to obtain the type of diet, participate in the activities and have the living conditions and amenities which are customary, or at least widely encouraged or approved, in the societies to which they belong. Their resources are so seriously below those commanded by the average individual or family that they are, in effect, excluded from ordinary living patterns, customs or activities ». (Townsend, P. (1979), *Poverty in the United Kingdom : a Survey of Household Resources and Standards of Living*, New York, University of California Press, p. 31).

¹⁹⁹ European Commission, Eurostat. (2012), *Measuring material deprivation in the EU : indicators for the whole population and child specific indicators.*, LU, Publications Office, [En ligne], [Mesurer la privation matérielle dans l'UE — Indicateurs pour l'ensemble de la population et indicateurs spécifiques à l'enfant - Produits Documents de travail statistiques - Eurostat \(europa.eu\)](http://ec.europa.eu/eurostat/documents/20090511/3033333/10000000/mesurer-la-privation-materielle-dans-l-ue-indicateurs-pour-l-ensemble-de-la-population-et-indicateurs-specifiques-a-l-enfant-.pdf)

la nature subjective de certaines questions²⁰⁰, ils traduisent également l'idée que de telles pratiques seraient constitutives de la pauvreté, allant au-delà d'une mesure purement monétaire de celle-ci.

Et, en effet, la faiblesse de l'empreinte environnementale des ménages pauvres peut parfois n'être que l'écho d'une situation de précarité voire de détresse sociale. Les notions de précarité résidentielle, de précarité énergétique ou de précarité hydrique traduisent l'importance capitale de cette sous-(ou mal-) consommation énergétique dans les dynamiques d'exclusion sociale vécues par certains ménages. Ainsi, la précarité en eau concerne, en 2019, 1,4 million de Français métropolitains qui ne bénéficient pas d'un accès à l'eau géré en toute sécurité²⁰¹, alors que 2 millions de personnes vivent dans des logements privés de confort sanitaire²⁰². La « fuel poverty »²⁰³ ou « vulnérabilité énergétique »²⁰⁴ renvoie, au-delà de la précarité énergétique en elle-même (parfois mesurée par une part des dépenses liées à l'énergie représentant plus de 10 % du revenu disponible), à la faiblesse du confort thermique atteint dans le logement et à la présence de pratiques d'autorestriction. Ainsi, « en 2010, 52,1 millions de ménages dans l'UE 27 rencontraient des difficultés pour atteindre un niveau de confort thermique »²⁰⁵.

Ces constats amènent à considérer que les objectifs de transition écologique — qui impliquent de diminuer l'empreinte carbone de nos modes de vie — doivent nécessairement être conjugués à un impératif d'équité énergétique²⁰⁶, voire de « droit à l'énergie », et de protection des ménages de toute forme de précarité.

3. Adaptations et redistribution dans les politiques de transition

Les politiques de transition écologique — soit « l'ensemble des stratégies et des comportements visant à réduire l'impact environnemental (notamment énergétique et climatique) des activités humaines »²⁰⁷ sont elles-mêmes directement aux prises avec les enjeux d'équité, et plus largement avec la question sociale, dans la mesure où :

²⁰⁰ Pan Ké Shon J.-L. (2015), « Pourquoi l'indicateur de pauvreté en conditions de vie baisse malgré la crise économique ouverte en 2008 ? », INSEE – Document de travail, n° F1502, [En ligne] [Pourquoi l'indicateur de pauvreté en conditions de vie baisse malgré la crise économique ouverte en 2008 ? - Documents de travail - F2015/02 | Insee](#)

²⁰¹ World Health Organization and Unicef. (2019). *Progress on household drinking water, sanitation and hygiene 2000-2017: special focus on inequalities*. World Health Organization.

²⁰² « C'est-à-dire où il manque au moins un des éléments suivants : eau courante, douche, W.-C. intérieurs, coin cuisine, ou moyen de chauffage ou façade très dégradée ». Sur ce sujet, voir Bony, L., Lévy-Vroelant, C. et Tsanga Tabi, M. (2021), *Précarités en eau. Un état des lieux en Europe*, Paris, INED.

²⁰³ Voir notamment Boardman, B. (1991), *Fuel Poverty : From Cold Homes to Affordable Warmth*, London, Belhaven Press.

²⁰⁴ Bouzarovski, S. (2014), « Energy poverty in the European Union: landscapes of vulnerability », *Wiley Interdisciplinary Reviews : energy and Environment*, vol. 3, n° 3, p. 276–289 ; Bouzarovski, S. et Petrova, S. (2015), « A global perspective on domestic energy deprivation : overcoming the energy poverty—fuel poverty binary », *Energy Research & Social Science*, vol. 10, p. 31-40 ; Lormeteau, B. (2021), « Justice énergétique et inégalités : introduction à la vulnérabilité énergétique », *Revue juridique de l'environnement*, vol. 46, p. 541-558.

²⁰⁵ Guyet, R. (2015), « Précarité énergétique et justice énergétique : un droit à l'énergie est-il pensable ? », *L'Europe en Formation*, n° 378, p. 126-145.

²⁰⁶ *Ibid.*, et Lormeteau, B. (2021), « Justice énergétique et inégalités : introduction à la vulnérabilité énergétique », *Op. cit.*,

²⁰⁷ Désaunay, C. (2022), « Introduction », *Informations sociales*, n° 206, p. 5-9. DOI : 10.3917/ins.206.0005. URL : <https://www.cairn.info/revue-informations-sociales-2022-2-page-5.htm>

- Celles-ci peuvent avoir des effets redistributifs pouvant aggraver les inégalités de revenus.

- Celles-ci peuvent nécessiter un effort d'adaptation de la part des ménages, qu'ils ne sont pas tous en mesure de fournir.

En ce sens, les ramifications des conséquences sociales de la transition écologique sont majeures, mais équivoques et en partie incertaines et débattues. Elles font ainsi l'objet de discussions tant analytiques que politiques²⁰⁸.

3.1. Les effets redistributifs des politiques de transition

La question des effets redistributifs des politiques de transition a été abordée dans deux grandes perspectives :

- Une perspective par les instruments qui consiste à évaluer les effets redistributifs et sociaux d'instruments de transition spécifiques (hausse des prix, taxes, subventions, marchés de permis à polluer, etc.),

- Une perspective systémique qui consiste à concevoir des projets de société qui combinent écologie et justice sociale (passant par un « contrat social et écologique », un Green New Deal, ou une remise en question de la croissance économique).

Les travaux étudiant les effets distributifs des instruments de transition se sont essentiellement centrés sur l'évaluation des instruments de fiscalité écologique²⁰⁹, qui sont parfois perçus comme devant constituer le cœur de l'arsenal des mesures pour réaliser la transition²¹⁰, les instruments comme les subventions ou les interdictions étant alors perçus comme secondaires. Une telle fiscalité s'inscrit plus généralement dans la question de la tarification du carbone, c'est-à-dire de l'internalisation, dans le prix des biens et services consommés, du coût social et environnemental occasionné par les émissions carbone associées à leur consommation²¹¹. Cette intégration repose à la fois sur un critère normatif — il peut apparaître plus juste que chacun paie alors le coût réel collectif qu'implique la consommation d'un bien ou d'un service donné —, et sur un objectif concret d'induire une réorientation des

²⁰⁸ Voir à ce titre Combet, E. et Pottier, A. (2024), *Un nouveau contrat écologique*, Paris, Puf

²⁰⁹ Voir notamment la section « Enjeux distributif », coordonnée par Vincent Marcus, du rapport de Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. ([2023]. « Les incidences économiques de l'action pour le climat. », *Op. cit.*); Ravigné E., Ghersi F. et Nadaud F. (2022), « Is a fair energy transition possible ? Evidence from the French Low-Carbon Strategy. Ecological Economics », *Ecological Economics*, vol. 196, [En ligne], Une transition énergétique équitable est-elle possible ? Les enseignements de la stratégie française bas carbone - ScienceDirect ; Conseil des prélèvements obligatoires. (2019). *La fiscalité environnementale au défi de l'urgence climatique*. Paris, La Documentation française ; Fujimori, S., Hasegawa, T., Oshiro, K., Zhao, S., Sasaki, K., Takakura, J. et Takahasi, K. (2023), « Potential side effects of climate change mitigation on poverty and countermeasures », vol. 18, p. 2245-2257 ; Klenert, D., Funke, F., & Cai, M. (2023). Meat taxes in Europe can be designed to avoid overburdening low-income consumers. *Nature Food*, 1–8; Combet, E. (2013). *Fiscalité carbone et progrès social : Application au cas français*, EHESS, Thèse de doctorat.

²¹⁰ La section « Enjeux distributif », coordonnée par Vincent Marcus, du rapport de Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. ([2023]. « Les incidences économiques de l'action pour le climat. », *Op. cit.*) évoque ainsi le fait qu'un « consensus scientifique est établi sur l'intérêt de renforcer la fiscalité écologique sur les entreprises et les ménages et, en contrepartie, d'accompagner les ménages vulnérables et de réduire des prélèvements obligatoires préexistants qui pèsent sur les facteurs de production ». Voir également Gollier, Ch. (2019), *Le Climat après la fin du mois*, Paris, Puf.

²¹¹ Les taxes carbones constituent en ce sens des taxes dites « pigoviennes », du nom de l'économiste britannique Arthur Cecil Pigou.

comportements individuels de consommation vers des biens et services moins émetteurs devenus relativement moins chers.

L'interrogation sur les effets distributifs de la taxe carbone est double :

- Une interrogation sur les effets directs potentiellement régressifs de la taxe,
- Une interrogation sur les effets combinés de la taxe et du recyclage des recettes sous la forme de transferts, de subventions, ou encore de baisse des cotisations sociales²¹².

En France comme ailleurs²¹³, les effets distributifs directs de la taxe carbone apparaissent généralement comme régressifs, accroissant les inégalités de revenu et le taux de pauvreté : « *la fiscalité énergétique, à l'instar d'autres impôts indirects comme la TVA, est une imposition régressive en fonction du niveau de revenus et du lieu d'habitation. Ainsi, les 20 % de ménages les plus modestes consacrent 7,2 % de leurs revenus aux dépenses énergétiques, contre 2,1 % pour les 20 % de ménages les plus aisés. La fiscalité énergétique pèse davantage sur les ménages ruraux et périurbains, en raison de l'importance des déplacements routiers, que sur ceux habitant dans des grands centres urbains. Le croisement de l'approche par les revenus avec celle par la localisation met en lumière une plus grande vulnérabilité des ménages modestes qui habitent en zone rurale ou dans les unités urbaines de taille moyenne jusqu'à 200 000 habitants* »²¹⁴. Le rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État annexé au projet de loi de finances 2021 montre que le taux d'effort de la fiscalité énergétique des ménages du premier quintile est de 4,5 % de leur revenu total annuel (après prise en compte du chèque énergie qui bénéficie à la majorité d'entre eux) contre 1,3 % en moyenne pour les ménages du dernier quintile. La fiscalité énergétique totale supportée par les ménages provient aux deux tiers de la fiscalité des carburants et pour un tiers de la fiscalité des énergies du logement. Le rapport Pisani-Ferry 2023 pointe ainsi que « *une hausse des prix des énergies de logement et de transport va peser davantage, en proportion de leur budget, sur les ménages les plus modestes, ainsi que sur les ménages intermédiaires très dépendants de la voiture étant donné leur lieu d'habitation, et nettement moins sur les ménages les plus aisés* »²¹⁵. Cet effet régressif concerne également l'instauration possible d'une taxe sur la viande destinée à y internaliser les émissions induites par son élevage et son acheminement²¹⁶. Les ménages à faibles revenus consacrant une part plus importante de leurs revenus à l'alimentation, ils sont touchés de manière disproportionnée par les taxes sur les produits alimentaires.

Cet effet régressif est redoublé par les effets dits « de bouclage macroéconomique » et de propagation de cette revalorisation du carbone à l'ensemble de l'économie. Ses conséquences inflationnistes peuvent affecter inégalement les différentes catégories de ménage. Ainsi, le panier de consommation des ménages modestes est composé de produits plus sensibles

²¹² Ces effets combinés s'inscrivent dans le cadre de la réflexion autour du « double dividende » que la fiscalité carbone pourrait permettre d'atteindre : un dividende environnemental induit par la réduction des émissions polluantes liée à l'adaptation des comportements au signal-prix ; un dividende macroéconomique lié à l'utilisation des recettes tirées de la fiscalité carbone.

²¹³ Voir Fremstad, A., & Paul, M. (2019). « The impact of a carbon tax on inequality ». *Ecological Economics*, 163, 88-97 pour les Etats-Unis.

²¹⁴ Conseil des prélevements obligatoires. (2019). *La fiscalité environnementale au défi de l'urgence climatique*. Paris, La Documentation française. La section « Enjeux distributif », coordonnée par Vincent Marcus, du rapport de Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. ([2023]. « Les incidences économiques de l'action pour le climat. », *op. cit.*) fait le même constat, tout comme Ravigné E., Ghersi F. et Nadaud F. (2022), « Is a fair energy transition possible ? Evidence from the French Low-Carbon Strategy. Ecological Economics », *Ecological Economics*, vol. 196, juin

²¹⁵ Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. (2023). « Les incidences économiques de l'action pour le climat. », *op. cit.*

²¹⁶ Voir Klenert, D., Funke, F., & Cai, M. (2023). « Meat taxes in Europe can be designed to avoid overburdening low-income consumers. » *Nature Food*, 1–8.

à l'inflation que celui des ménages aisés : toute hausse des prix risque de diminuer de manière plus importante le pouvoir d'achat — déjà plus limité — des ménages modestes.

Toutefois, cet effet régressif peut-être compensé, voire inversé par l'utilisation faite des recettes issues de la fiscalité carbone. Pour une même tarification du carbone, le bilan socio-économique (distributif et macroéconomique) de la taxe dépend très largement de la réaction de l'économie et des modalités de mise en œuvre de la taxe : de l'usage des recettes, des mesures fiscales et sociales préexistantes et de celles mises en œuvre pour accompagner la tarification carbone²¹⁷. Il n'y a toutefois pas de consensus scientifique sur la meilleure utilisation des recettes issues de la fiscalité carbone. Dans certains travaux une redistribution forfaitaire des recettes de la taxe (sous la forme d'une prime d'un montant égal par personne) permettrait de rendre la taxe carbone progressive, de réduire les inégalités et la pauvreté²¹⁸. Dans le cas spécifique d'une taxe sur la viande, David Klenert et ses co-auteurs²¹⁹ observent par exemple que lorsque les recettes sont redistribuées aux consommateurs sous forme de transferts égaux par habitant, l'impact distributif d'une taxe sur la viande est rendu progressif. Cela s'observe également, bien que plus faiblement, lorsque les recettes sont recyclées par le biais de réductions des taux de TVA pour les fruits et légumes. Dans d'autres, seul un recyclage sous la forme d'aides ciblées sur les ménages modestes permet d'atteindre cet objectif²²⁰.

De manière générale, la question du recyclage des recettes de la fiscalité carbone fait ressortir deux dilemmes entre équité et efficacité :

²¹⁷ Voir notamment Hourcade, J. C., & Combet, E. (2017). *Fiscalité carbone et finance climat. Un contrat social pour notre temps*, Les Petits Matins & Institut Veblen. Combet, E., Le Treut, G., Méjean, A., & Teixeira, A. (2023). “The equity and efficiency trade-off of carbon tax revenue recycling: A re-examination”. Available at SSRN 4523088

²¹⁸ Voir par exemple Budolfson, M., Dennig, F., Errickson, F., Feindt, S., Ferranna, M., Fleurbey, M., ... & Zuber, S. (2021). « Climate action with revenue recycling has benefits for poverty, inequality and well-being ». *Nature Climate Change*, 11(12), 1111–1116.

²¹⁹ Klenert, D., Funke, F., & Cai, M. (2023). « Meat taxes in Europe can be designed to avoid overburdening low-income consumers ». *Nature Food*, 1–8.

²²⁰ Ravigné, E., Ghersi, F., & Nadaud, F. (2022). « Is a fair energy transition possible? Evidence from the French low-carbon strategy ». *Ecological Economics*, 196, 107397.

Figure 4. Effets macroéconomiques et redistributifs d'une taxe carbone à 300 €/tCO₂ selon différentes modalités d'usage des recettes²²¹

Modalité d'usage des recettes	Effet macroéconomique	Effet redistributif
Non-redistribution de la taxe	<ul style="list-style-type: none"> - déficit public - dette / PIB - croissance (-6,5 %) + chômage (+5,2 %) + pression fiscale (+7 points) + coûts énergétiques (+1,6 %) - demande interne - exportations nettes - salaires nets (-1,6 %) - consommation non énergétique (-10,8 %) 	<ul style="list-style-type: none"> + inégalités de pouvoir d'achat (+1,3 % indice de Gini)
Ratio dette / PIB constant (neutralité budgétaire) → recettes de la taxe remplacent les cotisations sociales sur les salaires	<ul style="list-style-type: none"> - coûts de production (-1 %) + croissance (+1,9 %) + emploi (+3,5 % ETP) + consommation non énergétique (+1,6 %) + exportations nettes (dévaluation fiscale) 	<ul style="list-style-type: none"> + consommation des plus pauvres (+1 %) + inégalités de consommation non énergétique (+2 % indice de Gini) → Ménages piégés entre inflation et gains (emploi, revenu) peu visibles
Recettes forfaitairement et intégralement redistribuées aux ménages (taille, composition)	<ul style="list-style-type: none"> + prix et coûts de production (+3,7 %) - croissance économique (-0,7 %) 	<ul style="list-style-type: none"> - d'inégalités de consommation (-5,5 %) + consommation des plus pauvres (+5,1 %) → pas de compensation de l'inflation et perte d'emploi, de revenu

Source : Combet, E., Ghersi, F., Hourcade, J. C., Thubin, C. (2010), « La fiscalité carbone au risque des enjeux d'équité », Revue française d'économie, vol. XXV, p. 59-91

- Le premier dilemme, mis en évidence par Emmanuel Combet et ses co-auteurs²²², est celui entre efficacité économique et équité. Celui-ci compare en particulier les effets macroéconomiques de deux scénarios de recyclage de la taxe carbone : un scénario où l'intégralité du produit de la taxe est redistribuée aux ménages sous la forme de transferts forfaits compensatoires permet de réduire les inégalités, mais est également susceptible d'occasionner des pertes en termes d'emploi ou de revenu, risquant de nuire au pouvoir d'achat ; un second scénario où le produit est utilisé sous la forme de baisse des cotisations sociales favorise à l'inverse l'investissement, l'emploi et la croissance, mais occasionne une

²²¹ Issue de la section « Enjeux distributif », coordonnée par Vincent Marcus, du rapport de Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. ([2023]. « Les incidences économiques de l'action pour le climat. », *op. cit.*)

²²² Combet, E. (2013). *Fiscalité carbone et progrès social : Application au cas français*, Op. cit.; Combet, E., Ghersi, F., Hourcade, J. & Thubin, C. (2010). « La fiscalité carbone au risque des enjeux d'équité ». *Revue française d'économie*, XXV, 59-91.

moindre diminution des inégalités. Emmanuel Combet promeut ainsi un recyclage mixte (Figure 4).

- Le second dilemme est celui entre efficacité environnementale et équité²²³. Lorsque les recettes de la taxe sont utilisées sous la forme d'aides à la rénovation thermique et aux véhicules électriques, le ciblage des plus gros consommateurs d'énergie permet de maximiser l'impact environnemental de ces aides, mais délaisse les ménages les plus pauvres, qui consomment en moyenne des volumes moins importants d'énergie. Le recyclage est alors encore plus régressif que lorsque les recettes de la taxe ne sont pas recyclées.

Ce dernier constat étend l'analyse des effets distributifs au-delà du seul outil de la fiscalité, pour intégrer la question du calibrage et de la cible des subventions. Ainsi, les subventions à l'achat de véhicules électriques ou à la rénovation énergétique des logements font partie intégrante des outils permettant d'atteindre les objectifs de transition. Mais dans l'allocation des subventions, « l'objectif d'efficacité demande de rénover en priorité les logements présentant les niveaux de consommation les plus importants, mais cela veut aussi dire ne pas prioriser les ménages qui ont des consommations plus basses, mais sont plus contraints économiquement »²²⁴. Ce dilemme prend des allures différentes selon les scénarios de transition envisagés²²⁵. Mais le constat demeure que l'allocation écologiquement optimale des subventions risque d'induire une hausse de l'inégalité en confort thermique entre les ménages modestes et les ménages aisés.

3.2. Les approches systémiques : du « contrat social et écologique » à la décroissance

Les approches et évaluations évoquées ci-dessus prennent comme cadre d'analyse une économie tirée par la croissance, dans laquelle les instruments de transition visent à impulser des changements comportementaux sans modifier en profondeur la place de l'État dans la régulation de l'économie ni les objectifs associés à celle-ci. Centrées sur l'idée d'une « croissance verte », celles-ci ont été critiquées en ce qu'elles feraient de la conception des politiques de transition un enjeu essentiellement technique : Fergus Green et Noel Healy évoquent un « carbon-centric paradigm », dans laquelle la question de la transition se réduit alors à celle du choix du meilleur instrument pour réduire les gaz à effet de serre²²⁶. À l'inverse, d'autres approches promeuvent une transformation économique, sociale et politique qui conçoit l'enjeu de justice sociale et de lutte contre la pauvreté comme indéfectiblement lié à toute tentative d'atteindre la soutenabilité environnementale. Les avocats de la décroissance et de la « post-croissance » plaident en particulier pour une réorganisation de l'activité productive, des relations de propriété et de l'économie de marché pour y intégrer les enjeux de bien-être, de soutenabilité, de démocratie et de justice sociale²²⁷. D'autres promeuvent un « *Green New Deal* »²²⁸, qui s'inspire du New Deal de Roosevelt et peut être défini comme un programme politique intégratif, qui englobe un large éventail de réformes sociales, économiques et démocratiques visant à mobiliser les ressources économiques de la société autour d'une vision

²²³ Voir notamment Ravigné E., Ghersi F. et Nadaud F. (2022), « Is a fair energy transition possible? Evidence from the French Low-Carbon Strategy. Ecological Economics », *Ecological Economics*, vol. 196, juin.

²²⁴ Peteteville, M., Combet E., Pottier A., (2023), *Les inégalités entre ménages dans la transition*, *Op.cit.*

²²⁵ *Ibid.*,

²²⁶ Green, F., & Healy, N. (2022). « How inequality fuels climate change: The climate case for a Green New Deal ». *One Earth*, 5(6), 635–649.

²²⁷ Voir, récemment l'ouvrage de Timothée Parrique (2022). *Ralentir ou périr : l'économie de la décroissance*. Paris, Seuil.

²²⁸ Terme apparu sous la plume de Friedman, T. L. (2007), » The power of green », *The New York Times*.

transformatrice de décarbonisation rapide, de durabilité environnementale et de justice socio-économique. Celle-ci est étayée par une philosophie de gouvernement dans laquelle l’État est conçu comme ayant un rôle central et créatif dans l’économie²²⁹. Dans cette stratégie, la réduction des inégalités est au cœur de la politique de décarbonation²³⁰. Les outils concrets intégrés au Green New Deal diffèrent selon les auteurs, mais impliquent généralement un investissement massif dans les énergies renouvelables et la rénovation énergétique des bâtiments, une régulation des marchés financiers, une mutation de la gouvernance des entreprises et une coordination internationale — en particulier au niveau européen²³¹. La promotion d’un contrat social et écologique, porté par exemple par Emmanuel Combet et Antonin Pottier (Chapitre 2) met l’accent sur les enjeux de gouvernance et de justice sociale inhérent à l’élaboration des politiques publiques de transition.

3.3. Les inégales capacités d’adaptation aux politiques

Les effets distributifs des politiques de transition évoquées ci-dessus (voir en particulier la sous-partie 3.2) sont redoublés par l’inégale capacité des ménages modestes ou aisés à s’adapter aux mesures mises en œuvre. Le rapport Pisany Ferry²³² pointe en particulier l’ampleur des difficultés, pour des ménages particulièrement contraints budgétairement et à la faible capacité d’emprunt à effectuer les investissements nécessaires — achat de véhicules électriques ou hybrides, travaux de rénovation énergétique — pour s’adapter à la hausse du coût des énergies, rendant des subventions sur les ménages modestes d’autant plus nécessaires. Mais ces subventions doivent être complétées par un accompagnement technique et humain : « la rénovation suppose un accompagnement des habitants tout au long du projet, qui relève de l’intervention sociale au-delà de l’assistance à la maîtrise d’ouvrage »²³³.

Le rapport pointe également les facteurs de lock-in ou de dépendance au sentier, ayant amené certains ménages — en particulier les ménages modestes (davantage que les plus pauvres) à accéder à des logements situés à distance des centres urbains ainsi que des véhicules diesel, et qui manifestent donc une dépendance particulièrement importante au carbone. Ceux-ci (situés notamment entre le 2^e et le 7^e vingtile), plus motorisés que la moyenne, seraient plus vulnérables à la hausse du prix des énergies et en moindre mesure de s’y adapter²³⁴.

Ces différents éléments ont deux implications :

- Il est nécessaire de mieux documenter les contraintes inégales qui pèsent sur les choix de consommation des ménages. Les instruments basés sur l’ajustement des comportements aux incitations monétaires ou symboliques reposent sur une approche de la consommation comme résultat — pour l’ensemble des individus — de choix sous contrainte monétaire (comme l’approche de la micro-économie du consommateur le modélise), là où la pluralité et l’hétérogénéité des contraintes entravent — inégalement selon les ménages — les possibilités d’adapter sa consommation aux signaux-prix ou aux bénéfices/coûts symboliques induits par

²²⁹ Traduit depuis Green, F., & Healy, N. (2022). « How inequality fuels climate change: The climate case for a Green New Deal. » *One Earth*, 5(6), 635–649.

²³⁰ Voir Green, F., & Healy, N. (2022). « How inequality fuels climate change: The climate case for a Green New Deal. » *One Earth*, 5(6), 635–649.

²³¹ Voir, par exemple, Aglietta, M. & Espagne, É. (2020). « V/et maintenant, quel Green New Deal ? Perspectives pour une écologie politique. » Dans : CEPII éd., *L’économie mondiale 2021* (pp. 71-86), Paris, La Découverte.

²³² Voir la section « Enjeux distributif », coordonnée par Vincent Marcus, du rapport de Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. ([2023]. « Les incidences économiques de l’action pour le climat. », *op. cit.*).

²³³ Grivel, N. (2022). « La protection sociale au cœur de la transition écologique ». *Informations sociales*, 206, 3-4.

²³⁴ Combet, E., Ghersi, F., Hourcade, J. & Thubin, C. (2010). « La fiscalité carbone au risque des enjeux d’équité ». *Revue française d’économie*, XXV, 59-91

les prescriptions normatives. Le chapitre 5 propose un outil, l'Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation (ICD), permettant d'objectiver les inégalités dans les capacités d'agir dans la transition, et invite à développer les recherches dans cette direction.

- Il est nécessaire de revaloriser l'étude des effets distributifs des politiques publiques structurelles « (infrastructures de transport en commun, infrastructures de recharge électrique, réseaux électriques et de chaleur, structuration et développement d'une offre de qualité pour les travaux de rénovation énergétique, etc.)²³⁵ » particulièrement négligés dans l'analyse des instruments de la transition. En effet, en s'attaquant directement aux conditions de possibilité de la mise en œuvre de pratiques de consommation moins émettrices pour l'ensemble des ménages (et particulièrement les moins aisés), ces politiques structurelles pourraient plus facilement générer un « double dividende » social et environnemental.

Conclusion

Ce panorama des relations entre inégalités sociales et écologie a permis d'aborder trois ensembles d'inégalités écologiques :

- Des inégalités liées à l'exposition aux pollutions et risques environnementaux.
- Des inégalités liées à la contribution aux dégradations environnementales.
- Des inégalités liées aux effets des politiques de transition écologique.

Ne prétendant pas à l'exhaustivité au vu du foisonnement de travaux — tant en France qu'à l'international — portant sur les relations entre écologie et inégalités, ce panorama laisse en particulier de côté la question de l'appropriation différenciée des enjeux environnementaux par les catégories populaires²³⁶, ou encore celle de l'inégale participation des différents groupes sociaux à la définition des politiques environnementales²³⁷. Ces questions sont fondamentales en ce qu'elles ouvrent sur la question de savoir ce que l'écologie et l'essor des enjeux environnementaux font aux relations entre groupes sociaux. Elles dialoguent cependant moins directement avec les autres contributions présentées dans ce rapport.

Cet état des lieux permet d'apporter trois ensembles de conclusions transversales, dont la prise en compte s'impose afin de concevoir des politiques de transition écologique justes et efficaces :

(1) Les personnes pauvres sont surexposées à un environnement dégradé, et aux risques et pollutions que celui-ci génère. Cette surexposition provient à la fois des différences dans la répartition territoriale des groupes sociaux et de la délégation des activités professionnelles les

²³⁵ Voir la section « Enjeux distributif », coordonnée par Vincent Marcus, du rapport de Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. ([2023]. « Les incidences économiques de l'action pour le climat. », *op. cit.*). Si celles-ci y sont présentées comme « Le complément nécessaire à ces politiques qui misent sur le changement des conduites individuelles », leur effet propre en terme distributif n'y est pas réellement analysé.

²³⁶ Sur cette question, voir Comby, J. B. (2014). « L'individualisation des problèmes collectifs : une dépolitisation politiquement située ». *Savoir/Agir*, (2), 45-50 ; Comby, J. B., & Malier, H. (2021). « Les classes populaires et l'enjeu écologique ». *Sociétés contemporaines*, 124 (4), 37-66 ; Malier, H. (2019). « Greening the poor: the trap of moralization ». *The British Journal of Sociology*, 70(5), 1661—1680 ; Ginsburger, M. (2020). « De la norme à la pratique écocitoyenne : Position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté ». *Revue française de sociologie*, (1), 43-78.

²³⁷ Sur cette question, voir par exemple Morena, E. (2023). *Fin du monde et petits fours : les ultra-riches face à la crise climatique*. Paris, La Découverte. Sur deux cas d'étude précis, voir Deldrèvre, Valérie, et Jacqueline Candau. (2014). « Produire des inégalités environnementales justes ? » *op. cit.*

plus exposées aux catégories populaires (en particulier les ouvriers). Cette surexposition des personnes les moins aisées se combine à des enjeux d'âge (les plus jeunes sont davantage exposés) et de localisation (les urbains ainsi que les résidents des territoires d'outre-mer) et est particulièrement forte pour les gens du voyage et les populations immigrées.

(2) Les personnes pauvres contribuent relativement moins aux dégradations environnementales, en particulier au changement climatique. Leur empreinte carbone est en moyenne inférieure, en lien avec des pratiques de consommation plus frugales largement imposées par la faiblesse de leur revenu, mais aussi l'étroitesse de leur logement.

(3) Les personnes pauvres ou au bord de la pauvreté sont particulièrement concernées par les effets induits par la transition – qu'ils soient positifs ou négatifs – sur l'ensemble de l'économie, affectant l'emploi en lien avec la disparition ou la transformation d'activité et de compétences, ou occasionnant un renchérissement des prix. Ce constat nécessite d'approfondir les analyses macroéconomiques afin de pouvoir évaluer l'impact final des différentes politiques publiques de transition en termes d'appauvrissement des ménages fragiles et de creusement des inégalités. Notons que les ménages pauvres sont particulièrement vulnérables à la hausse des prix des consommations carbonées, qui constituent pour elles des biens et services de nécessité et accaparent une part importante de leur revenu. Couplée à leur faible capacité d'adaptation aux modifications des signaux-prix, leur vulnérabilité nécessite de prendre en compte les enjeux de justice sociale à la racine de la conception des politiques de transition et de promouvoir des politiques de changement structurelles localisées (comme la mise en place d'infrastructures de transport) ou systémiques (via un *Green New Deal* ou une trajectoire de post-croissance).

Mises bout à bout, ces trois ensembles d'inégalités environnementales permettent de conclure à l'existence, en France, d'une injustice écologique d'ensemble : de manière générale, certains groupes sociaux — les classes populaires et en particulier les plus pauvres — supportent davantage le coût de dégradations environnementales qui sont pourtant moins de leur fait, et sont davantage vulnérables aux mesures pouvant être mises en œuvre pour les limiter.

Chapitre 2 : La transition écologique ne peut être qu'un processus politique

Emmanuel Combet, Antonin Pottier

À l'évidence, la transition pose des difficultés politiques en raison des réticences qu'elle suscite, des oppositions des gouvernements dans l'espace international, des rapports de force qui se manifestent entre militants écologistes et *lobbys* qui défendent leurs intérêts acquis et résistent à l'application de mesures écologiques. Mais, au-delà de ces oppositions, si la transition est politique, c'est surtout qu'elle modifie *nécessairement* des arrangements qui se trouvent au fondement de nos sociétés. Il est urgent de la présenter comme telle pour faciliter la construction de compromis sociaux solides à la hauteur du défi de transformations profondes et systémiques que suppose l'émergence de sociétés écologiques résilientes et durables. Sinon, en conservant une conception et une approche de la transition écologique comme un sujet marginal et technique, on méconnaît l'ampleur du phénomène, et partant, on se heurte à des obstacles et on ne s'engage pas dans des voies réalistes pour la réussir.

En pratique, on constate pourtant que le caractère politique des conditions à créer pour rendre possible l'adhésion à la transition écologique passe à l'arrière-plan. La taxation du carbone – qui vise à valoriser dans la société et l'économie toutes les actions qui évitent d'émettre du carbone – est à ce titre emblématique. Alors que cette mesure peut servir à la transformation profonde et systémique de la société qui est nécessaire pour se priver des énergies fossiles, elle a historiquement rencontré des obstacles politiques qui se sont révélés insurmontables. Face aux difficultés politiques, pour cette mesure comme pour d'autres, il est déplorable que l'approche généralement retenue consiste à proposer sans cesse de nouvelles modalités : choisir plutôt un autre « instrument » (subventions, quotas, réglementations...) ou ajouter une mesure corrective (chèque de compensation, délai de calendrier, exonérations...). Ces modalités sont présentées comme plus « justes », plus « acceptables », plus praticables, plus efficaces, que les précédentes, sans que finalement les sources profondes des différends politiques ne soient mises en lumière et discutées. Une mesure, quelle qu'elle soit, ne pourra susciter une large adhésion et donc être réellement mise en œuvre que si la question politique première de ces divergences, des désaccords et des conflits qu'elle entraîne soit résolue.

Une manière d'aborder la transition écologique pour répondre à ces difficultés politiques est de lier l'idée de transition à celle de justice, dans la notion de 'transition juste'. La transition juste, comme en leur temps les notions d'éco-développement et de développement durable, place au cœur de son ambition la conciliation de l'écologie et du social. Cette notion est intéressante puisqu'elle correspond bien à l'élargissement de perspective nécessaire pour concevoir une approche politique de la transition écologique reconnue et appréhendée comme une évolution profonde de notre contrat social. Elle est séduisante d'un point de vue intellectuel et politique. Mais la formule facilite, trop peut-être, les rapprochements et les convergences sur une base fragile, et surtout, la tournure que prennent les débats à son sujet fait de nouveau écho à notre insatisfaction sur la façon dont on aborde la transition. En effet, si des grands principes de transition juste sont énoncés par les organisations internationales, ces principes ne disent rien sur les arbitrages à prendre, les différends à régler, les accords à construire. Le simple appel à la transition juste neutralise les critiques – qui pourrait être pour l'injustice ? – et permet rarement l'expression des désaccords. Il existe pourtant de nombreuses conceptions

concurrentes de justice et des conflits latents qui demandent à être réglés pour avoir réellement une chance, au-delà des déclarations d'intention, de réaliser les clarifications nécessaires et de négocier des compromis politiques pour mettre en place les politiques de transition écologique.

Des propositions particulières de transition juste sont sur la table, comme les orientations et les propositions de « social-écologie » d'Éloi Laurent²³⁸ qui lient les objectifs d'une action volontariste de réduction des inégalités dans toutes les dimensions économiques, écologiques et de santé, à travers une action étatique et une démocratie participative renouvelées. Les propositions de Thomas Piketty et de Lucas Chancel²³⁹ fournissent des arguments en faveur d'une différenciation des politiques écologiques principalement selon l'axe de la richesse des individus, que ce soit par une fiscalité énergétique progressive ou par une fiscalité renforcée et verdie sur la richesse et les patrimoines. La transition juste se rapporte alors à une redistribution économique couplée à une action écologique. L'économiste Jean Pisani-Ferry et l'inspectrice générale des finances Selma Mahfouz²⁴⁰, qui ont dirigés un vaste rapport sur les incidences économiques de l'action pour le climat, poussent l'idée d'un prélèvement exceptionnel sur la fortune pour contribuer à financer la transition écologique, tout en reconnaissant l'importance de débattre plus largement des conditions d'une transition juste et des critères d'équité sur lesquels se fondent les dispositifs de politiques publiques. Nous avons nous-mêmes décrit comment un contrat social pour notre temps pourrait s'articuler autour d'une fiscalité carbone et d'une finance climat²⁴¹. La transition juste suscite ainsi principalement la mise en avant de points de vue particuliers sur le juste et l'injuste, assortis de propositions techniques sur les formes particulières que devrait prendre une politique de transition juste.

Sans méconnaître l'intérêt de propositions étayées et précises pour nourrir la discussion publique, il nous semble qu'il faut également se préoccuper de la méthode à mettre en place²⁴². Nous concevons la transition écologique comme le résultat d'un processus politique transpartisan où la diversité des positions politiques, des conceptions et des points de vue sur l'injuste et le juste, ainsi que sur la forme de cette transition, peuvent dialoguer et se combattre, mais dans le cadre d'une dynamique politique de débats et de négociations argumentées qu'il s'agit de rendre plus constructive. Nous défendons l'idée qu'il est stratégiquement plus judicieux d'expliquer et de clarifier les sources de désaccords que de les nier en espérant qu'ils se règlent d'eux-mêmes. Nous cherchons donc les moyens de résoudre les conflits sociaux et politiques et d'établir un contrat écologique, c'est-à-dire un contrat social renouvelé compatible avec les contraintes et les enjeux écologiques. Ceci nous semble requis pour se donner les meilleures chances de construire une adhésion politique pour permettre l'action plutôt que de laisser l'écologie constituer un sujet de clivages idéologiques ou une nouvelle ligne de divisions et de polarisation sociale. L'approche politique de la transition écologique que nous explorons, avant d'être partisane, consiste à créer les conditions favorables à la réalisation d'un projet collectif, d'une œuvre commune à la hauteur de ce grand défi contemporain.

²³⁸ Laurent, É. (2011), *Social-Écologie*, Paris, Flammarion.

²³⁹ Chancel, L., Piketty, T., Saez, E. et Zucman, G. (2022), *Rapport sur les inégalités mondiales 2022*, Paris, Seuil.

²⁴⁰ Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. (2023), *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, Op. cit.

²⁴¹ Hourcade, J.C. et Combet, E. (2017), *Fiscalité carbone et finance climat : un contrat social pour notre temps*, Paris, Les Petits Matins.

²⁴² Combet, E. et Pottier, A. (2024), *Un nouveau contrat écologique*, Paris, Puf.

1. Leçon d'un cas concret : la taxe carbone

La taxe carbone est une politique qui dispose de fondements solides pour conjuguer climat, économie et social. Cela peut paraître surprenant aujourd’hui, mais ceux qui se sont penchés sérieusement sur la question l’ont toujours jugée intéressante. La taxe est une bonne idée au sens où un examen honnête et sérieux permet de comprendre qu’elle présente des qualités qui peuvent faire d’elle un instrument intéressant pour un bon compromis politique. Bien abordée, elle peut aider à mettre en débat les évolutions en cours du contrat social et participer à construire une solution partagée. Elle offre une potentialité politique pour la transition écologique. Michel Rocard soulignait ce point, en juillet 2009, dans sa conclusion des travaux de la commission pluraliste d’experts et de parties prenantes qu’il présidait : « Il y a quelque chose d’extraordinaire, de totalement inattendu pour une société aussi conflictuelle que la nôtre, dans le consensus exprimé par la quasi totalité des experts de tous bords »²⁴³.

Comment expliquer l’impasse politique à laquelle cette idée de taxe carbone, apparemment consensuelle, a pourtant mené ? À quatre reprises, sur près de trente ans, cette mesure a subi des revers politiques²⁴⁴. Le dernier en date, lors du mouvement dit des « Gilets jaunes » de 2018, l’a érigée en tabou. Son évocation même suscite de la crainte aujourd’hui.

Au-delà des circonstances particulières, la difficulté commune fut toujours d’articuler la mise en œuvre de la taxe avec d’autres mesures simultanées dans une voie de conciliation satisfaisante entre plusieurs objectifs au-delà de l’écologie (équité, compétitivité, équilibre des finances publiques, etc.). Pourtant, la taxe, avec l’usage qui peut être fait de ses recettes, peut permettre cette conciliation : on peut atténuer la hausse des coûts de production des entreprises, on peut compenser les factures énergétiques de ménages à faibles revenus ou de classes moyennes vulnérables qui ne disposent pas d’alternatives à court terme, ou encore, on peut financer des dépenses collectives ou des baisses d’autres impôts. Malheureusement, on constate qu’aucun compromis n’a été obtenu sur l’usage de ces recettes. Deux projets de taxe carbone, en 2000 et en 2009, ont aussi été censurés par le Conseil constitutionnel²⁴⁵. Pourtant, le droit constitutionnel offre aussi des marges de manœuvre pour des compromis. Il autorise diverses pondérations d’objectifs à travers des dispositifs potentiellement variés, tant que ces dispositifs sont justifiés au regard des finalités du projet et des grands principes fondamentaux, et que l’arbitrage est clairement justifié.

En fait, l’impasse principale de la transition écologique se trouve au bout de l’approche cloisonnée qui est à chaque fois suivie. Ainsi, la taxe carbone fut discutée et abordée indépendamment des autres mesures de politiques publiques générales mises en œuvre simultanément, qu’elles soient fiscales, réglementaires ou budgétaires. La construction de la cohérence d’ensemble du projet fut empêchée par le cloisonnement des problèmes et des mesures. La compartmentation n’a pas permis de tenir compte des interactions entre ces diverses mesures au service de mêmes finalités, ni entre les divers objectifs d’intérêt général poursuivis. Or la taxe carbone, comme la transition écologique plus généralement, ne peut être une mesure isolée, elle porte en germe un « réarrangement » des politiques générales, qui doit

²⁴³ Rocard. M. (2009), *Rapport de la conférence des experts et de la table ronde sur la contribution Climat et Énergie*, Paris, La documentation française.

²⁴⁴ Les échecs des projets de taxe carbone-énergie européenne de Ripa di Meana (1992), de taxe carbone de la Gauche plurielle par le gouvernement Jospin (2000), de la contribution climat-énergie issue du Grenelle de l’environnement par Sarkozy et le gouvernement Fillon (2010) et l’interruption de la trajectoire de hausse de la composante carbone avec son gel en réponse au mouvement des Gilets jaunes (2018).

²⁴⁵ Décision n° 2000-441 DC du 28 décembre 2000 et décision n° 2009-599 DC du 29 décembre 2009

être analysé et discuté comme tel, dans toutes ses dimensions éthiques, économiques et politiques : efficacité, équité, consentement, emplois, déficits publics, poids de l'impôt, inégalités...

Mais pour mener des discussions et des négociations politiques élargies, il faut déjà rompre avec l'approche technocratique qui est généralement suivie et qui mène à l'impasse. La taxe carbone fut introduite dans la fiscalité française en 2014, par le biais d'une modification des taux des taxes intérieures à la consommation sur les énergies fossiles²⁴⁶. Cette façon technocratique de faire, en catimini, a été déconnectée d'une discussion politique plus large, notamment sur l'usage des nouvelles recettes fiscales et sur les conditions compatibles avec l'augmentation du taux de la taxe. C'était là une grande différence avec la fiscalité carbone suédoise, souvent citée comme exemple de réussite, qui s'inscrivait dès 1990-1991 dans une refonte complète de la fiscalité²⁴⁷. L'environnement n'était qu'un objectif parmi d'autres, il s'agissait surtout de simplifier et de réduire les impôts directs et d'élargir les bases des taxation indirectes. Plusieurs années ont été nécessaires pour analyser et négocier cette grande réforme fiscale. En France, les conditions du renchérissement des énergies fossiles n'ont pas réellement été négociées. Les objections politiques ont ressurgi, comme toujours, dès les premiers chocs pétroliers sur les prix des carburants. Toutes les questions politiques non résolues se sont alors cristallisées, agrégées, dans un front de refus hétéroclite, en 2018-2019 comme en 2009-2010 : les injustices de ce renchérissement, les contestations plus générales sur le système socio-fiscal, les revendications démocratiques sur la façon de prendre les décisions, les désaccords sur les principes qui limitent les mesures de compensation sociale, les critiques de l'absence de maîtrise des effets induits sur l'économie et la société, tout cela n'a pas fait l'objet de discussions politiques approfondies ni de compromis.

À chaque fois, les tentatives de mise en œuvre de la transition écologique soulèvent des questions politiques majeures qui ne sont pas le propre de la taxe carbone, ou de telle autre mesure, mais de toute transition écologique quelle qu'en soit la forme. C'est l'incapacité à aborder ces questions politiques qu'il faut voir comme la raison de fond des échecs répétés de la taxe carbone, mais aussi comme l'écueil à éviter pour approcher la transition écologique aujourd'hui, avec lucidité. On ne peut se contenter de chercher des mesures « plus acceptables », sans commencer par dire qu'un accord politique doit être trouvé. Il est nécessaire pour cela de poser sur la table la diversité des options, des points de vue et des arbitrages, pour débattre et négocier des compromis politiques solides. Éviter l'impasse demande une approche politique de négociations élargies au-delà de l'écologie.

2. La transition écologique : une redéfinition du contrat social

Voiture électrique ou hydrogène ? Captage du CO₂ en sortie de haut fourneau ou réduction du fer par l'hydrogène pour produire de l'acier ? Mix électrique 100 % renouvelable ou nouvelles centrales nucléaires ? Dans les discours médiatiques et politiques, la transition apparaît comme une série de choix techniques complexes, souvent éloignés des préoccupations quotidiennes des Français. Les réorientations industrielles, les innovations technologiques, le marché du carbone, et les droits de douane sont autant de sujets abstraits, difficiles à appréhender pour le citoyen ordinaire, laissant la parole aux experts.

²⁴⁶ Combet, E. et Pottier, A. (2024), *Un nouveau contrat écologique*, Paris, Puf, chap. 4.

²⁴⁷ Criqui Patrick, Jaccard Mark, Sterner Thomas (2019), « Carbon taxation : A tale of three countries », *Sustainability*, 11 (22), p. 6280.

Dans le même temps, la transition suscite de fortes passions : défense des paysages contre l'implantation d'éoliennes, clameurs contre une écologie qualifiée de punitive, culpabilisante ou liberticide, occupations de zones à défendre pour sauver arbres et milieux humides contre les grands projets d'infrastructures, mobilisations contre les pesticides, du chlordécone au glyphosate. La demande de proscrire des comportements climaticides fait face au refus des interdictions, la critique du barbecue masculiniste à l'apologie du bifteck français. Ces réactions éruptives forment un contraste saisissant avec le discours policé des experts. Pourquoi s'écharper sur ce qui semble relever d'un débat rationnel, où seuls les arguments scientifiques devraient peser ? La réponse n'est pas compliquée : la transition *n'est pas* un sujet technique. À rebours de la vision technocratique de la transition écologique, il nous faut affirmer son caractère avant tout politique pour en comprendre les défis et les conditions de réussite.

Politique, la transition l'est d'abord par les objectifs qu'elle se fixe. Les objectifs nationaux, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre, résultent de compromis négociés au niveau international afin de lutter contre le réchauffement climatique. Chaque pays s'engage à contribuer à cet effort, et il incombe à chacun de respecter ces engagements. La réalisation effective des réductions d'émissions promises constitue la première étape vers la justice climatique, tant envers les autres nations du monde qu'envers les générations futures.

Politique, la transition écologique l'est aussi en raison de ses conséquences. Elle génère de multiples répercussions sociales, nécessitant une gestion attentive tant des changements qu'il faut mettre en place pour la réaliser que des conséquences environnementales qui restent inévitables. De plus, elle perturbe les conventions éthiques, sociales et politiques préexistantes qui concernent les droits, les devoirs et les aspirations légitimes des citoyens. Elle suscite un processus d'interrogation, de réévaluation et d'évolution d'éléments fondamentaux qui sont au cœur du contrat social qui soude la communauté politique nationale.

En fin de compte, la transition est politique par les choix et les arbitrages nécessaires pour la conduire. Pour sa réussite, il est impératif de guider le processus décisionnel de manière à résoudre les tensions sociales qu'elle engendre. Dans ce contexte, bien que l'appel à une transition juste puisse servir de vecteur de rassemblement, il tend plutôt à escamoter les conflits sans nécessairement les résoudre. En lui-même, cet appel ne conduit pas automatiquement à des compromis, ni à une cohésion d'action au sein de la société en faveur de la transition.

Comme ce processus décisionnel génère d'importantes tensions sociales, la transition écologique est enfin politique dans son enjeu : sa réussite suppose de prendre soin de la méthode qui peut permettre de converger vers une issue, d'ouvrir un chemin de résolution des conflits. Dans ce contexte, l'appel à une transition juste, pour rassembleur qu'il soit, recouvre plutôt les conflits plus qu'il ne les résout. Il ne permet pas par lui-même d'ouvrir une voie qui mène vers une unité d'action de la société en faveur de la transition.

3. L'impact social des politiques de transition

Dans la façon de concevoir le lien entre l'écologie et le social, l'accent est aujourd'hui prioritairement placé sur l'atténuation des conséquences économiques et sociales de la transition, ce qui fait que l'aspect politique plus profond de la transition que nous venons d'évoquer est souvent perdu de vue. En général, l'attention se concentre ainsi davantage sur les effets immédiats des politiques de transition sur les inégalités, plutôt que sur la diversité des implications politiques et sociales plus largement. En effet, les politiques de transition, en

chamboulant l'ordre économique actuel, entraînent de multiples conséquences sociales et distributives. Les inquiétudes portent principalement sur les conséquences négatives de la transition sur les systèmes de production et les modes de vie, très dépendants des énergies fossiles, ainsi que sur les injustices potentielles qui pourraient en découler.

Les politiques de transition rebattent en effet les cartes et les places, avantages, ressources et perspectives dont chacun dispose dans le système économique et social pré-existant. Considérons par exemple le marché européen des quotas d'émissions qui est un élément majeur de la politique européenne de réduction des émissions. Dans ce système en vigueur depuis 2005, les grandes installations émettrices sont soumises à des quotas pour limiter leurs émissions ; quotas qu'elles peuvent néanmoins s'échanger. Cet instrument qui pourrait sembler de prime abord purement administratif a eu d'importantes répercussions redistributives, bénéficiant financièrement à certains et désavantageant d'autres. Les entreprises productrices d'électricité ont pu reporter dans leur tarif la hausse de leur coût marginal de production, gagnant par-là plusieurs milliards d'euros au détriment des consommateurs européens²⁴⁸. Les cimentiers ont également profité de ce système, en modifiant leurs chaînes d'approvisionnement et en externalisant une partie de leur production hors des frontières de l'Union européenne²⁴⁹.

Indépendamment de leur forme, les politiques de transition entraînent des effets redistributifs et sociaux : les limitations réglementaires (interdictions, normes, etc.), les dispositions juridiques (droit de l'environnement, droit pénal) impliquent des coûts et des opportunités nouvelles différents parmi les entreprises et les ménages, en fonction de leurs situations spécifiques. Les diverses formes d'incitation et d'intervention économiques (subventions, fiscalité incitative, exemptions, allocation de fonds publics, etc.) affectent les finances publiques et, par conséquent, touchent tous les citoyens qui y contribuent.

Que la transition profite à certains groupes et en désavantage d'autres ne devrait pas être une surprise : les projets d'aménagement et les politiques publiques reconfigurent eux aussi de manière spécifique les bénéfices individuels issus de la participation à la société. Ces effets sont toutefois particulièrement prégnants dès lors que la transition vise une transformation profonde et systémique des modes de production et de consommation, de l'organisation de l'espace et des styles de vie associés.

Certains y gagnent, certains y perdent, mais surtout ce n'est pas un « jeu à somme nulle » entre des perdants et des gagnants. La façon de délier le lien entre l'écologie et le social est de reconnaître qu'il y a des situations qui peuvent être meilleures ou pires pour l'ensemble de la communauté sociale et politique. En ouvrant la perspective on voit l'intérêt de construire des compromis entre des positions rivales : c'est le seul moyen pour viser un bien commun.

²⁴⁸ Sijm, J., Neuhoff, K. et Chen, Y. (2006), « CO₂ cost pass-through and windfall profits in the power sector », *Climate Policy*, n°6, p. 49-72.

²⁴⁹ Branger, F. et Quirion, Ph. (2015), « Reaping the carbon rent: Abatement and overallocation profits in the European cement industry, insights from an LMDI decomposition analysis », *Energy Economics*, n° 47, p. 189-205.

4. L'économie politique élargie de la question sociale

La transition écologique complique toutefois le schéma classique du développement des pays parce qu'elle agit aussi sur la nature même des ressources sociales et matérielles produites : elle modifie le partage qui est opéré entre la production de biens privés et la production de biens publics en faveur de ces derniers. Ce faisant, elle peut aussi potentiellement accroître les conflits sur la répartition des biens privés.

L'économie capitaliste peut être vue comme un vaste système destiné à produire des biens privés, matériels et immatériels, que chaque individu cherche à acquérir. La transition écologique interfère avec cette compétition, mais son rôle ne se limite pas à modifier la répartition des biens privés entre les individus. En effet, en plus des biens privés, il existe des biens publics, souvent produits par l'État, mais aussi les collectivités et les associations sans but lucratif, tels que la sécurité nationale, l'éducation ou la santé. La frontière entre les biens privés et publics est propre à chaque société et évolue avec le temps²⁵⁰. Or la transition écologique déplace justement le curseur entre biens privés et biens publics en favorisant ces derniers. L'objectif premier de la transition écologique est bien d'améliorer l'état du climat en limitant son réchauffement tout en préservant la nature et la biodiversité, des biens qui profitent à tous, même si ce n'est pas de manière égale.

La transition implique donc, du moins initialement, de sacrifier un peu de biens privés afin de produire un bien public des échelles les plus locales jusqu'à l'échelle mondiale, à savoir un climat préservé avec un réchauffement limité. La tension redistributive devient particulièrement forte, puisque pour déclencher une transition ambitieuse, la société doit valoriser davantage la protection de son environnement et consacrer à la production de ce bien public des ressources sociales importantes, au détriment des biens appropriables de manière privée. En pratique, l'objectif est d'augmenter progressivement les ressources allouées à la protection de l'environnement. Actuellement, ces ressources sont insuffisantes, mais les augmenter immédiatement au niveau requis, par exemple par l'Accord de Paris sur le Climat, provoquerait une réduction soudaine des biens privés disponibles, ce qui pourrait être difficilement supporté par la société. Réduire l'utilisation des énergies fossiles signifie inévitablement renoncer à certains services qu'elles procurent, ainsi qu'aux revenus de ces services²⁵¹. Les appels à la « sobriété » ou à la « décroissance », qui peuvent réduire l'activité marchande et les revenus disponibles pour la consommation individuelle, le financement de la protection sociale ou l'investissement dans la production de biens privés rencontrent de fortes résistances.

Par conséquent, la transition écologique a des conséquences significatives en matière de redistribution, et il est essentiel d'engager un débat politique afin de déterminer la direction dans laquelle cette redistribution devrait s'orienter. Toutefois, il est difficile d'évaluer les conséquences redistributives des divers projets de transition en raison de la complexité des interdépendances et des relations de cause à effet. Ces incertitudes valent généralement pour les effets des politiques publiques, à court comme à plus long terme. Il n'est pas toujours facile de préciser les effets sur l'emploi actuel, le revenu des générations présentes, le cadre de vie des générations futures, etc.

²⁵⁰ Par exemple, les États-Unis ne mutualisent pas la production de la santé aussi fortement que les pays européens.

²⁵¹ Rotillon, G. (2022), « Utiliser moins les énergies fossiles revient à se passer de certains services qu'elles nous rendent », *Le Monde*, 15 septembre.

Les incertitudes et les désaccords sur les conséquences des politiques de transition sont importants en raison des effets en chaîne et des interactions complexes étudiées par les sciences naturelles comme les sciences sociales. Ces analyses de système nous éclairent sur les écarts qui peuvent exister entre l'effet direct d'une politique publique et ses conséquences ultimes. Dans le cas des politiques de taxation, comme la taxe carbone, l'analyse économique souligne des effets indirects importants, moins visibles ou non triviaux, qui sont parfois oubliés dans les débats et les délibérations. Il s'agit notamment des effets d'incidence fiscale qui font que ceux qui sont assujettis à l'impôt ne sont pas nécessairement ceux qui en supportent le coût ultime. Taxer une entreprise en situation de monopole risque fort de se traduire par une hausse du prix de vente de ses produits ; hausse supportée par les consommateurs plutôt que par les détenteurs de l'entreprise. Cela vaut de même pour les normes réglementaires. Si l'entreprise répercute les coûts de mise en conformité dans le prix de vente du produit, ou lorsqu'elle doit licencier des employés ou négocier à la baisse les salaires pour faire face à ces coûts, les consommateurs, qui sont aussi des employés, se retrouvent à supporter les conséquences financières de ces mesures. Les débats sur le caractère juste des projets de transition sont nécessairement marqués par cette difficulté à s'accorder sur leurs effets ultimes. Certains effets ne sont pas pris en compte ou les perceptions des conséquences finales diffèrent, ce qui ajoute des divergences aux divergences sur l'évaluation normative. Les désaccords sur la manière dont fonctionne le système économique se traduisent par des désaccords sur les conséquences (re)distributives des projets débattus.

En résumé, la transition juste doit prendre en considération une variété d'effets, dont certains sont incertains et controversés. La science et les experts peuvent réduire le champ des incertitudes, mais ils ne peuvent pas dire quel sera *le meilleur compromis politique*. Cela inclut l'impact sur la situation des individus, les déplacements d'emplois, les évolutions des revenus, les changements dans les opportunités sociales, ainsi que la répartition des avantages et des désavantages. Si l'on examine de plus près, chaque définition spécifique de la transition juste, ainsi que chaque liste de principes qu'elle doit respecter, est influencée par l'importance accordée à certains effets attendus plutôt qu'à d'autres. Ces différences sont souvent façonnées par des perceptions individuelles, des positions, des conceptions et des préceptes éthiques spécifiques. Cette variété de définitions du juste repose sur des visions du monde singulières qui concourent à la redéfinition du contrat social dans la transition écologique. C'est bien dans une démarche pluraliste et démocratique - non pas technocratique - qu'il faut inscrire la question sociale de la transition écologique. Mais la confrontation des arguments contradictoires peut s'appuyer sur la contribution de la science, en particulier sur une économie politique élargie qui aide à dévoiler les faux-arguments, les idées reçues, les raisonnements hâtifs et éclaire les arbitrages et les meilleures pistes pour des compromis.

5. Derrière la transition, les modes de vie et les valeurs

Les craintes, les résistances, les inconforts devant des mesures fiscales ou réglementaires proposées par la puissance publique s'expriment souvent dans le registre de la liberté, car il s'agit là d'une valeur cardinale de nos sociétés. Mais la liberté n'est pas ce qui pose problème au fond. La transition écologique est troublante parce qu'elle remet en cause la légitimité de certaines actions, plus que la liberté de faire ou de ne pas faire. Si on la prend au sérieux, elle oblige à renoncer collectivement à certaines techniques, certaines activités, certains désirs. Elle conduira à fermer certaines infrastructures, certains sites d'extraction d'énergies fossiles. Elle implique une politique de dépréciation collective des activités et des modes de vie incompatibles avec les limites physiques de notre planète.

Les mesures de réduction des émissions ne sont pas d'ailleurs les seules à questionner la légitimité sociale d'actions auparavant acceptées et à provoquer des réactions en retour. L'adaptation au changement climatique en cours, qui va devoir accélérer dans les années à venir, entraîne elle aussi des questions de même nature. À l'été 2022, pendant les grands épisodes de sécheresse, des arrêtés ont été pris pour interdire le remplissage des piscines individuelles. Des maires ont témoigné ne pas chercher à faire respecter cet arrêté, car la piscine individuelle est vue comme un droit. Ce présumé droit n'a pas de fondement juridique ; il traduit simplement un attachement à des pratiques qui font partie intégrante d'un mode de vie. Avec la multiplication des épisodes de sécheresse, ces questions vont revenir sans cesse sur le devant de la scène. Peut-être que la piscine individuelle pourra encore faire partie des modes de vie acceptables dans une France à + 4 degrés celsius, mais toutes les consommations d'eau que nous avons aujourd'hui ne seront pas possibles. Que faudra-t-il garder et que faudra-t-il abandonner ? Les bains, la pelouse du jardin, la piscine, l'irrigation, la piste hippique, le golf, le prélèvement pour l'usine ?

Les enjeux liés à l'adaptation sont tout aussi forts dans d'autres types de territoires, par exemple en montagne, où le modèle économique centré sur les sports d'hiver est remis en question avec la disparition de la neige. Sur le littoral, la montée du niveau de la mer entraîne des submersions plus fréquentes et une érosion plus rapide. Le changement climatique pose ainsi la question de la défense opiniâtre du trait de côté ou du repli anticipé des activités.

L'augmentation des risques climatiques remet ainsi en cause des modes d'occupation de l'espace. La gestion sociale de ces risques, notamment à travers le système d'assurance, y participe aussi. Une exposition aux risques naturels qui était jugée légitime et qui était donc assurable ne le sera peut-être plus à l'avenir. Avec la multiplication des sinistres, il faudra faire des arbitrages entre garantir l'assurabilité et réduire l'exposition aux risques. Les discussions autour du régime d'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles, dit « Cat Nat » ne sont qu'à leurs débuts, tout comme l'équilibre entre assurances privées et régime d'indemnisation publique. Ces évolutions en gestation changeront les modes de vie dans les zones à risque. On pourrait continuer cette série d'exemples, en évoquant notamment l'objectif de « zéro artificialisation nette » qui pose, bien au-delà d'une question administrative la question de la répartition de l'espace, des surfaces occupées, de la vision d'un progrès social visant à devenir propriétaire de résidences toujours plus grandes, induisant un étalement urbain toujours plus important.

Au fond, la transition écologique, dans sa double dimension d'atténuation et d'adaptation, est inquiétante pour beaucoup car elle touche à la façon qu'on a de vivre. Elle rend problématique ce qui était de l'ordre de l'évidence, de la routine ou des aspirations légitimes. Les changements de modes de vie qui impulse et qui impulsera la transition écologique représentent un bouleversement profond de la société car les modes de vie ont une double réalité²⁵². La première face, ce sont les pratiques quotidiennes, la vie vécue. Routinières et donc perçues comme anodines, ces pratiques doivent et vont changer. La seconde face, ce sont les normes sociales sur les manières désirables de vivre, normes qui se déclinent à plusieurs niveaux et qui proposent des réponses à des questions comme « Quand je serai grand, qu'est-ce que je ferai ? Quand je serai riche, qu'est-ce que je posséderai ? Quand je serai à la retraite, comment vivrai-je ? ». Vus comme une norme, les modes de vie informent donc aussi les aspirations et les attentes des individus. Ce sont des promesses qui donnent lieu à des projets de vie. Ces normes (avoir une voiture, posséder une maison) vont de pair avec des cadres de

²⁵² Maresca, B. (2017), « Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? », *La Pensée écologique*, n° 1, p. 233-251.

vie (réseau routier, développement foncier) qui rendent possibles et structurent les pratiques. Tout cet édifice, cette infrastructure mentale et matérielle de la société de consommation, est amené à se réarranger. Les marqueurs d'une vie réussie ne pourront plus être les mêmes.

Ce bouleversement inévitable nous oblige à nous interroger sur la direction à donner à ce changement, ce qui nous conduit inévitablement à nous demander quels modes de vie nous souhaitons pour l'avenir. S'en remettre au marché, au mouvement des prix, pour faire advenir ce futur encore incertain n'offre aucune réponse à cette question de fond. La solution qui consisterait à recourir à des instruments économiques et à laisser les modes de vie évoluer en réaction – ce qui est la solution libérale classique – est vouée à l'échec puisque ce qui est décrié est moins le mode d'intervention que l'évolution qu'il entraîne, perçue comme une « punition ». Il faut donc prendre ce bouleversement, indépendamment de la manière dont il est provoqué, pour ce qu'il est, une question politique, qui doit donc, en tant que tel, trouver une réponse politique. Il s'agit en définitive d'une évolution de ce qui comptera – de nos valeurs – dans un projet de société future qui soit réellement adapté aux réalités et aux défis écologiques.

Conclusion

Pour résumer, la transition entraîne des bouleversements qui entrent en tension avec certaines composantes de notre contrat social implicite. La transition écologique remet en question fondamentalement le consensus social sur les comportements acceptables, les attentes concernant les récompenses de la participation à la société et la définition de la réussite sociale. La question des modes de vie, dans leur double dimension matérielle et symbolique, occupe une place centrale, bien davantage que celle des libertés individuelles. Les modes de vie actuels, qu'ils soient réellement vécus ou simplement désirés, subissent une remise en question profonde en raison de la transition écologique. Cet ébranlement des modes de vie légitimes, cette reconfiguration des représentations de la vie bonne et des perspectives de progrès social constituent, à notre avis, les raisons fondamentales des interrogations soulevées par la transition et représentent son défi majeur. Ce défi ne peut être abordé que politiquement, à tous les niveaux de la société, en confrontant nos vues sur notre avenir commun, sur la façon de concilier nos objectifs, en partageant nos arguments et nos valeurs, pour nous reconnaître mutuellement, pour chercher ensemble des compromis solides, pour notre bien commun et pour notre paix sociale.

Chapitre 3 : L'acceptabilité des zones à faible émission et ses motifs

Lucie Brice Mansencal, Arnaud Wolff, Sandra Hoibian

Ce chapitre s'intéresse aux Zones à Faibles Émissions (ZFE). Les résultats qui y sont présentés sont issus de l'enquête « *Conditions de vie et aspirations des Français* » (ASPI) du Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie (CRÉDOC), notamment de questions insérées dans la vague de juin 2023 à la demande du Conseil National des politiques de Lutte contre la pauvreté et l'Exclusion sociale (CNLE) sur les ZFE, pour analyser la question de l'acceptabilité de ces zones et de ses motifs. En effet, une partie des questions posées dans cette enquête est financée par le CRÉDOC et une autre partie l'est par des acteurs publics ou privés, qui peuvent insérer des questions dans le dispositif, comme l'a fait le CNLE cette année.

L'enquête ASPI compte environ 3 000 interviewés à chaque vague. Elle est menée auprès des résidents de la France métropolitaine âgés de 15 ans et plus. Avant 2015, les vagues étaient menées en face-à-face sur un échantillon de 2 000 personnes et sur un champ plus restreint, à savoir celui des individus de 18 ans et plus, résidant en France métropolitaine, hors Corse. Les vagues suivantes, celles de 2016 à janvier 2023, ont été conduites en France entière.

L'échantillon tel qu'il a été construit dans le cadre de ce travail repose sur la méthode des quotas : il satisfait les objectifs de représentativité sur des critères tels que les Zones d'Études et d'Aménagement du Territoire (ZEAT), la taille des agglomérations et en termes d'âge, de sexe, de catégorie socio-professionnelle et de type d'habitat des personnes interrogées. Cet échantillon s'appuie aussi sur un redressement, notamment sur la variable croisée âge – diplôme.

Les questions de cette enquête portent sur une vingtaine de critères sociodémographiques. De très nombreuses questions posées se rapportent aux modes de vie et aux opinions de la population, sur des thématiques diverses, comme la santé, les préoccupations, la famille, l'environnement, les loisirs, les pratiques culturelles, le moral économique, l'opinion sur le fonctionnement de la société, les politiques sociales, etc. ; d'autres, enfin, sont relatives l'acceptabilité des ZFE.

Ce chapitre comprend cinq parties : la première partie porte sur la part des personnes informées sur la mesure des ZFE ; la seconde questionne le degré d'adhésion des enquêtés quant à cette mesure. Les troisièmes et quatrièmes parties de ce chapitre présentent respectivement les opinions des Français sur la mesure des ZFE et les éventuels obstacles liés à l'application de cette mesure. Enfin, la dernière partie propose des zooms sur différents types de publics.

1. La connaissance de la mesure

Une première question posée dans l'enquête ASPI du CRÉDOC porte sur la connaissance de la mesure des ZFE. Elle demande aux enquêtés s'ils ont déjà entendu parler des « Zones à Faible Émission (ZFE) », en leur indiquant la signification de l'acronyme. Cette question leur laisse trois modalités de réponse possibles : « oui et je sais ce que c'est

», « oui, j'ai entendu parler des ZFE, mais je ne sais pas ce que c'est » et « non, je n'en ai jamais entendu parler ».

1.1. Plus de la moitié des Français ne savent pas ce qu'est une ZFE

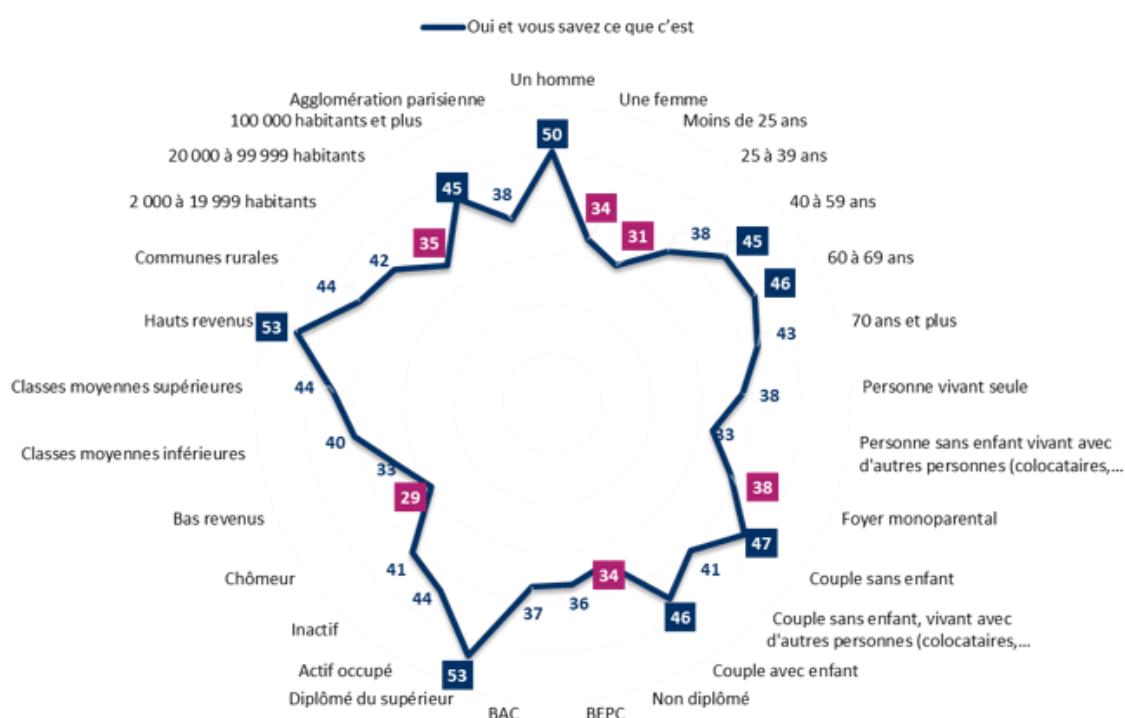
À cette question « avez-vous déjà entendu parler des Zones à Faibles Émissions (ZFE) ?, 42 % des Français répondent « oui et je sais ce que c'est » et 58 % disent ignorer ce qu'est une ZFE : 29 % n'en ont jamais entendu parler et 29 % disent avoir déjà été en présence du terme sans savoir ce qu'il recoupe effectivement. Ainsi, une grosse majorité des Français ne savent pas exactement ce qu'est une ZFE, voire n'en ont pas du tout entendu parler.

1.2. Un enjeu d'information à mener auprès des personnes à bas revenus

Si on regarde le profil des personnes qui ont entendu parler des ZFE (42 %) et celui de celles qui n'en ont pas précisément entendu parler (58 %), on constate des différences assez fortes en termes de caractéristiques sociodémographiques, avec des personnes non-diplômées (34 %), plus jeunes (34 % ont moins de 25 ans), plutôt avec un profil plus modeste : demandeurs d'emploi (41 %), bas revenus (29 %), foyers monoparentaux (38 %) parmi celles qui ont moins souvent entendu parler de la mesure, y compris les habitants des petites agglomérations, c'est-à-dire de 2 000 à 19 999 habitants (35 %). Il y a donc un enjeu informationnel sur les ZFE à mener auprès de ces publics (Graphique 1).

Graphique 1 : Les caractéristiques des personnes ayant déjà entendu parler des Zones à Faibles Émissions et indiquant savoir de quoi il s'agit (en %)

Avez-vous déjà entendu parler des Zones à Faibles Émissions (ZFE) ? (en %)



Champ : Ensemble de la population

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et aspirations, juin 2023

En particulier, ces personnes font part de difficultés en conditions de vie : par exemple, plus des trois quarts indiquent souvent ne pas avoir assez à manger (78 %) ou ne pas parvenir à faire face à leurs dépenses de logement (76 %) ; plus des deux tiers (67 %) déclarent avoir une taille de logement ne suffisant pas à leur famille (67 %) et 68 % se disent préoccupées par le chômage. La grande majorité n'utilise pas la voiture : 81 % n'ont pas le permis et une part non négligeable est sans solution alternative à la voiture (67 % ayant un arrêt de transport difficilement accessible).

Parmi les Français déclarant savoir ce qu'est une ZFE (42 %), deux types de profils de personnes sont repérés : le premier type de profil comprend des personnes diplômées, plutôt aisées, ayant confiance en les institutions et plutôt optimistes, et le second type de profil compte des individus se sentant délaissés par les pouvoirs publics. Au sein du premier type de profil, on compte pour plus de la moitié des personnes ayant respectivement des hauts revenus (53 %), étant diplômées du supérieur (53 %), ayant confiance dans l'hôpital (53 %), pensant que c'est un bon moment pour se lancer dans un projet (53 %) et que leur niveau personnel s'est beaucoup amélioré depuis une dizaine d'années (51 %). Parmi le second type de profil, 53 % des personnes disent habiter dans un territoire délaissé par les pouvoirs publics, 48 % déclarent faire face à des difficultés que les médias et les pouvoirs publics ne voient pas vraiment et 48 % comprennent les blocages de lieux pour s'opposer à une décision que l'on désapprouve.

1.3. Un lien entre la connaissance des ZFE et la proximité à la conduite

Au-delà des caractéristiques sociodémographiques, il existe un lien entre la connaissance des ZFE, la possession d'une voiture et la pratique de la conduite. En effet, les personnes possédant elles-mêmes l'usage d'une voiture savent plus souvent ce que sont les ZFE (47 %) que celles n'en ayant pas (21 %). En outre, le fait d'avoir conduit récemment est en lien avec une meilleure connaissance des ZFE : les personnes ayant conduit dans l'année savent plus fréquemment ce que sont les ZFE (47 %, + 5 points), là où celles ayant le permis sans avoir conduit au cours des douze derniers mois en ont plus fréquemment entendu parler sans savoir ce dont il s'agit (42 %) et où celles n'ayant pas le permis de conduire connaissent moins souvent les ZFE (54 %). Le lien entre l'usage de la voiture et la connaissance des ZFE se confirme avec l'observation du mode de déplacement principal : 46 % des personnes utilisant la voiture (hors covoiturage comme mode de déplacement principal) savent ce que sont les ZFE contre 34 % de celles utilisant principalement les transports en commun et 35 % de celles se déplaçant surtout à pied. Il y a donc aussi un enjeu d'information sur les ZFE auprès des populations n'ayant pas de transport alternatif à la voiture.

2. La popularité de la mesure

Au-delà de la question portant sur la connaissance des ZFE présente dans l'enquête ASPI, plusieurs autres questionnaient la popularité de cette mesure. Pour répondre aux questions suivantes, toutes les personnes enquêtées, y compris celles qui n'avaient jamais entendu parler des ZFE, ont reçu la description qui suit de la mesure et de ses principaux objectifs :

Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) sont mises en place aujourd'hui en France dans les grandes villes. Pour lutter contre la pollution de l'air, elles restreignent – voire interdisent – la circulation des véhicules les plus polluants. La vignette Crit'Air tient compte, pour classer les véhicules, du carburant (essence, diesel, électrique, etc.) ou de l'ancienneté du véhicule. La vignette (collée sur le pare-brise de la voiture) est obligatoire pour circuler dans les ZFE.

L’interdiction de circulation peut être temporaire, à certains moments de la journée ou seulement certains jours de la semaine, ou encore lors des pics de pollution. Elle peut entraîner l’interdiction de circuler de certains véhicules comme par exemple au sein des zones concernées du Grand Paris (Crit’Air 5 et 4 depuis juin 2021). À partir de 2025, la mesure doit être généralisée à toutes les grandes agglomérations de plus de 150 000 habitants. L’objectif visé est 100 % de véhicules propres (non thermiques) en 2030.

Après avoir lu cette définition aux enquêtés, à la question « êtes-vous personnellement favorable à la mise en place des Zones à Faibles Émissions dans toutes les grandes agglomérations ? », plus des deux tiers des Français (66 %) se déclarent, en première intention, favorables aux ZFE, dont 23 % très favorables et 43 % plutôt favorables. À l’inverse, 35 % des répondants sont « plutôt pas favorables » (20 %) ou « pas du tout favorables » (15 %) à cette mesure, sans savoir si celle-ci va concerter ou non leur quotidien. En effet, lorsque la question de l’adhésion est très déconnectée du quotidien des personnes, les pourcentages d’adhésion des répondants sont souvent supérieurs. Toutefois, lorsque la mesure est mise en rapport avec leur quotidien, ils ont tendance à la remettre davantage en cause.

2.1. Les plus jeunes, les diplômés du supérieur, les urbains et les bas revenus plus favorables aux ZFE

Au niveau sociodémographique, les trois quarts des jeunes de 15 à 24 ans (78 %) et de 25 à 39 ans (74 %) se disent personnellement favorables à la mise en place des ZFE dans toutes les grandes agglomérations contre moins des deux tiers des personnes de 40 à 59 ans (60 %) et de 60 à 69 ans (59 %). De la même manière, 69 % des personnes diplômées du supérieur sont favorables à la mise en place des ZFE. Les habitants des grands centres urbains y sont également plus favorables que ceux des communes rurales ou comptant de 2 000 à 19 999 habitants. Il est à noter que les jeunes sont surreprésentés chez les personnes à bas revenus. Ainsi, toutes choses égales par ailleurs, l’âge a davantage d’effet que le revenu sur le fait de se dire personnellement favorable à la mise en place des ZFE dans toutes les grandes agglomérations. En outre, les femmes sont plus favorables à cette mesure que les hommes et les automobilistes y sont plus défavorables que ceux qui ne conduisent pas.

Les Français favorables aux ZFE sont soit plutôt aisés, optimistes et confiants, soit plutôt jeunes, précaires, inquiets pour l’environnement et non utilisateurs de voitures, c’est-à-dire potentiellement moins affectés par cette réforme. Par exemple, parmi le premier groupe de personnes favorables aux ZFE, 93 % se considèrent privilégiés, 87 % estiment que leurs conditions de vie vont beaucoup s’améliorer dans les cinq prochaines années, 86 % font tout à fait confiance au gouvernement pour résoudre les problèmes actuels et 75 % pensent qu’il est possible de faire confiance aux autres. Le second groupe de personnes favorables à la mise en place des ZFE compte pour 78 % des moins de 25 ans. 83 % des personnes de ce second groupe n’ont pas payé leur abonnement de téléphone portable/internet, 75 % bénéficient de minima sociaux, 86 % sont pour une taxe pour la défense de l’environnement et 79 % utilisent principalement les transports en commun pour se déplacer.

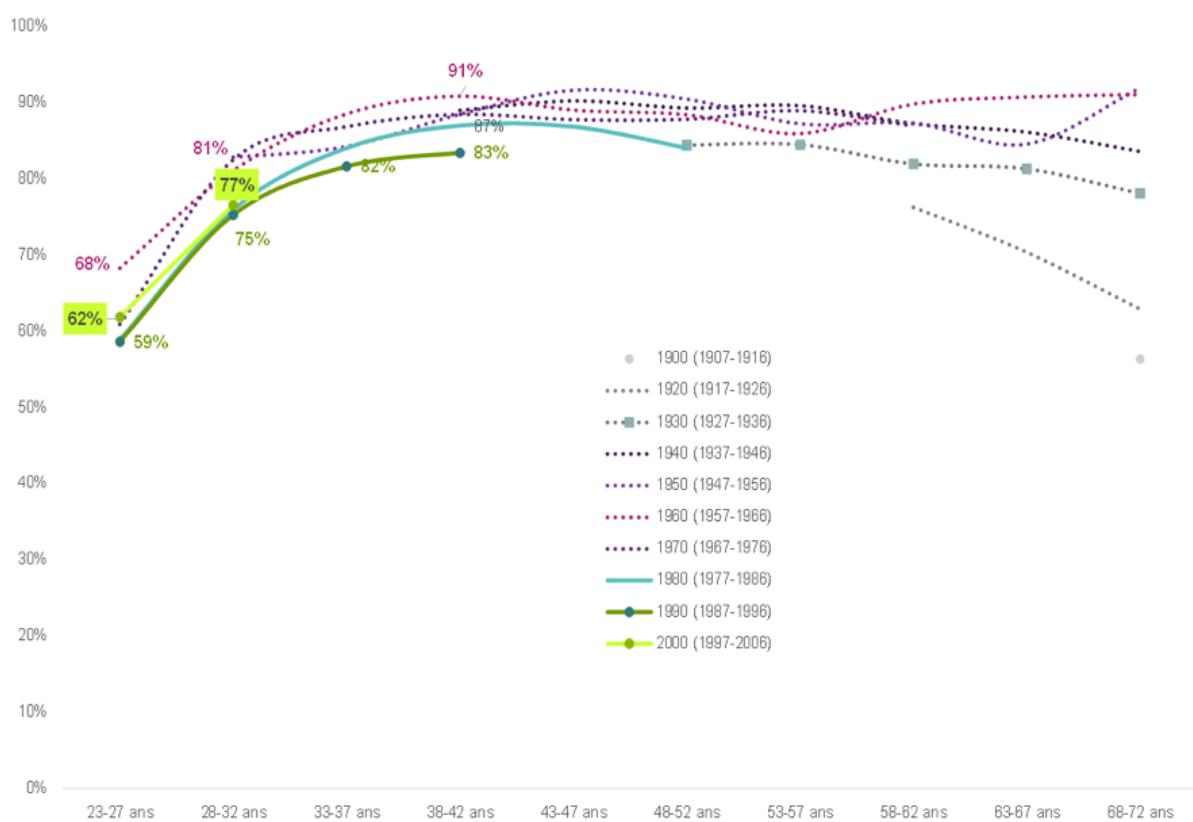
2.2. Des conducteurs moins favorables aux ZFE que les autres

Les personnes ayant le permis de conduire mais n’ayant pas conduit au cours des douze derniers mois (77 %), ainsi que celles n’ayant pas le permis de conduire (71 %) sont nettement

plus favorables aux ZFE que les personnes ayant conduit au cours des douze derniers mois (63 %). Dans l'enquête, les individus ne disposant pas de voiture sont surtout des jeunes de moins de 25 ans (33 %), vivant en milieu urbain (26 %) et ayant des bas revenus (25 %).

En outre, on constate que les nouvelles générations sont un peu moins équipées d'une voiture avant l'âge de 40 ans que les générations d'avant (Graphique 2). Le fait que les nouvelles générations soient un peu moins équipées d'une automobile avant l'âge de 40 ans peut probablement s'expliquer par l'allongement de la durée des études, l'âge plus tardif du premier enfant, l'urbanisation, la paupérisation des jeunes et une distance à la dimension statutaire de la voiture. Des effets liés au cycle de vie et à la génération d'appartenance des enquêtés peuvent donc expliquer que les jeunes soient plus favorables aux ZFE.

Graphique 2. Pourcentage d'individus disposant d'une voiture selon la génération (en %)



Champ : Personnes possédant une voiture.

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et aspirations.

De plus, à un âge donné, chaque génération est plus préoccupée par l'environnement que la précédente. Cet effet s'amplifie pour les individus nés après 1997. Entre 18 et 22 ans, 32 % des enquêtés placent la dégradation de l'environnement parmi leurs principales préoccupations contre 21 % pour la génération précédente.

2.3. 35 % des répondants sont défavorables aux ZFE

35 % des répondants sont défavorables aux ZFE. Parmi ces personnes on trouve plutôt des gens plus âgés, qui ont besoin de leur voiture pour se déplacer, précaires, ne faisant pas confiance aux institutions, pessimistes, isolés et peu inquiets pour l'avenir. Par exemple, 41 % d'entre eux ont entre 60 et 69 ans, 41 % utilisent principalement la voiture pour se déplacer, 58 % n'ont souvent pas assez à manger, 49 % ne font pas du tout confiance au gouvernement pour régler les problèmes actuels ; plus de la moitié (51 %) ne reçoivent jamais quelqu'un chez eux et 47 % ne sont pas inquiets pour le changement climatique.

2.4. Différentes raisons peuvent expliquer que les femmes soient plus favorables à la mesure des ZFE

Différentes raisons peuvent expliquer que les femmes soient plus favorables à la mesure des ZFE que les hommes : tout d'abord, les hommes et les femmes ont autant accès à une voiture, mais seules 77 % des femmes ont conduit au cours des douze derniers mois contre 83 % des hommes. Ensuite, les femmes ont probablement des préoccupations pour la santé des enfants plus fortes que les hommes et elles sont plus préoccupées par les questions de santé de manière générale que ces derniers. Enfin, elles accordent aussi plus d'importance à leur famille que les hommes, ont plus souvent en charge la santé des enfants (ex. visites chez le médecin) et sont plus sensibilisées aux questions médicales (ex. suivi gynécologique récurrent). Par ailleurs, les femmes se disent un peu moins préoccupées par l'environnement que les hommes.

Ainsi, toutes choses égales par ailleurs²⁵³, la favorabilité à la mesure des ZFE dépend de l'âge des personnes, de leur sexe, diplôme, lieu de résidence et de leurs habitudes de conduite : les personnes âgées de 15 à 39 ans ont plus de chances d'être favorables à la mesure, au même titre que les femmes par rapport aux hommes, et que les diplômés du supérieur. En revanche, les habitants de communes rurales et les personnes vivant dans des agglomérations de 2 000 à 19 999 habitants ont plus de chances d'être défavorables à la mesure, de même que les conducteurs.

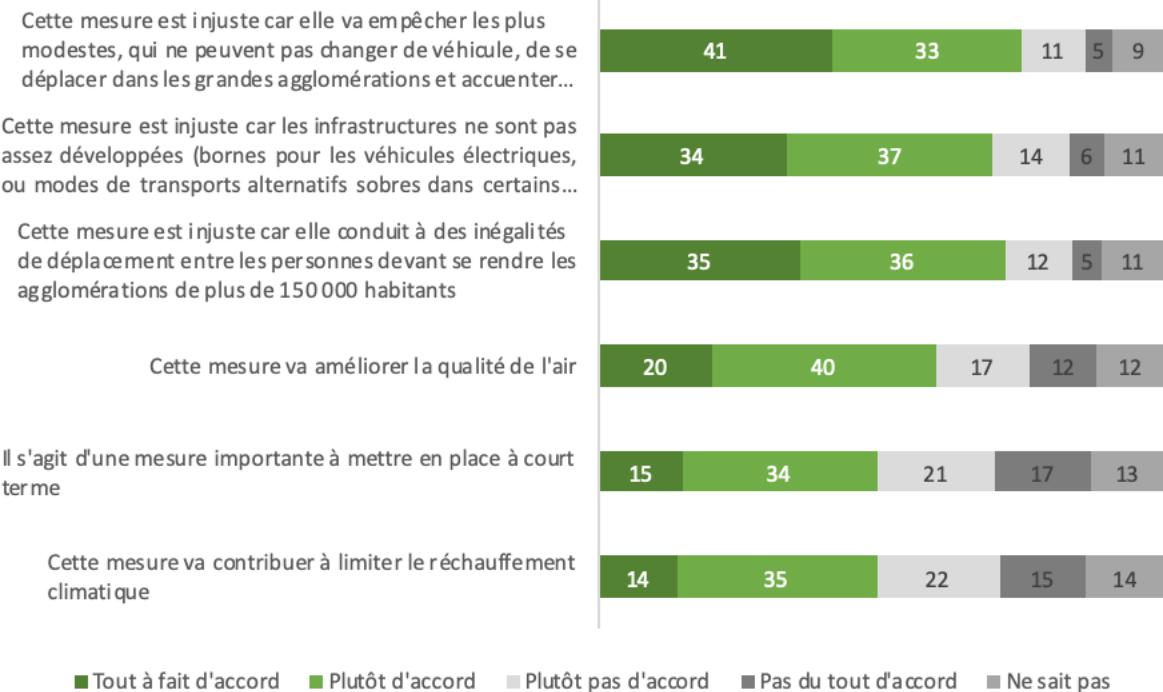
3. Les opinions sur la mesure des ZFE

Les questions de l'enquête ASPI demandent aussi aux répondants de se positionner par rapport aux affirmations suivantes : la mesure des ZFE est injuste 1) car « elle va empêcher les plus modestes, qui ne peuvent pas changer de véhicule, de se déplacer dans les grandes agglomérations et accentuer les inégalités », 2) car « les infrastructures ne sont pas assez développées (bornes pour les véhicules électriques, ou modes de transports alternatifs sobres) dans certains territoires », 3) car « elle conduit à des inégalités de déplacement entre les personnes devant se rendre dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants ». L'étude leur demande aussi de se positionner par rapport aux affirmations suivantes : « cette mesure va améliorer la qualité de l'air » ; « il s'agit d'une mesure importante à mettre en place à court terme » ; « cette mesure va contribuer à limiter le réchauffement climatique » (Graphique 3).

²⁵³ En gardant fixes les variables sociodémographiques (âge, diplôme, sexe, niveau de revenus, situation d'emploi, situation familiale et type d'agglomération) ainsi que les habitudes de conduite.

Graphique 3. Accord des répondants aux affirmations sur la mesure de mise en place des ZFE (en %)

Concernant la mise en place des ZFE, êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?



Champ : Ensemble de la population

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et aspirations, juin 2023

3.1. L'identification d'inégalités et d'injustices liées à la mesure des ZFE à plusieurs niveaux

41 % des personnes sont « tout à fait d'accord » avec la première affirmation – c'est le plus haut niveau d'adhésion – et 33 % se disent « plutôt d'accord » avec celle-ci. Ainsi, plus de sept Français sur dix (74 %) sont d'accord avec le fait que la mesure des ZFE est empreinte d'inégalités ou d'injustices. 70 % des répondants pensent que cette mesure est injuste car les infrastructures ne sont pas assez développées dans certains territoires et plus de six Français sur dix qu'elle va conduire à des inégalités de déplacement entre les personnes qui doivent se rendre dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Les inégalités et injustices liées à la mesure des ZFE portent donc soit sur l'impossibilité de changer son véhicule, soit sur un manque d'infrastructures de transport, soit sur les difficultés à se rendre dans les agglomérations : ces différents items pouvant, par ailleurs, se cumuler.

3.2. Les items plus environnementaux

Concernant les items plus environnementaux, 60 % des Français sont d'accord avec l'idée que la mesure des ZFE va améliorer la qualité de l'air ; 49 % sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle cette mesure est importante à mettre en place à court terme, dont 15 % « tout à fait d'accord ». L'adhésion est sensiblement moins forte ici. Enfin, la mesure la

moins populaire est celle indiquant que cette mesure va contribuer à limiter le réchauffement climatique : 14 % des enquêtés se déclarent « tout à fait d'accord » avec cette affirmation.

Ainsi, les injustices associées aux ZFE emportent le plus souvent l'adhésion de la population. Les bienfaits pour la qualité de l'air convainquent plutôt mais les personnes sont plus dubitatives sur son effet pour limiter le réchauffement climatique. On constate, au sein de la population, une envie de temporiser sur la mise en place de la mesure des ZFE, puisque l'opinion est partagée sur la nécessité de la mettre en place à court terme.

3.3. Une polarité dans l'opinion

Concernant la mise en place des ZFE, on observe à nouveau une polarisation au niveau sociodémographique avec, d'un côté, des publics plutôt âgés, ruraux, se déplaçant en voiture, qui sont critiques face aux pouvoirs publics et qui dénoncent les injustices de la mesure. Et de l'autre côté, des publics déjà rencontrés auparavant, jeunes, aisés, urbains, avec enfant(s), sensibles à la limitation de la pollution de l'air et à l'impact climatique. Dans l'enquête, on note aussi un aspect propre au fait d'avoir des enfants, qui enjoint une attention climatique un peu plus élevée.

En particulier, parmi les personnes enquêtées pensant que la mise en place des ZFE est injuste car elle va empêcher les plus modestes, qui ne peuvent pas changer de véhicule, de se déplacer dans les grandes agglomérations (74 %), on trouve plutôt des retraités (80 %), des ruraux, des personnes se déplaçant en voiture (pour 81 % la voiture est le mode de déplacement principal), dont l'équilibre financier est fragile, à distance, voire en colère, face au gouvernement (81 % n'ont pas du tout confiance au gouvernement pour régler les problèmes actuels).

Au sein du groupe de répondants indiquant que la mise en place des ZFE est injuste car les infrastructures ne sont pas assez développées dans certains territoires (71 %), on repère plutôt des personnes âgées (78 % des 60-69 ans et 75 % des 70 ans et plus), faisant partie des classes moyennes supérieures (75 %), se déplaçant principalement en voiture (75 %), préoccupées par des questions sécuritaires (75 %), et en distance, voire en colère, à l'égard des pouvoirs publics (78 % se sentent délaissées par les pouvoirs publics).

Le profil des personnes affirmant que la mise en place des ZFE est injuste car elle conduit à des inégalités de déplacement entre les personnes devant se rendre dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants (71 %) se compose pour plus des trois quarts de seniors, ruraux, de classes moyennes supérieures mais rencontrant des privations matérielles et sociales. Ces personnes se déplacent plutôt en voiture (77 %), se sentent oubliées et fragiles (80 % se sentent délaissées par les pouvoirs publics) et sont très critiques par rapport aux pouvoirs publics. Par exemple, 77 % ne font pas du tout confiance aux hommes/femmes politiques.

Au sein des personnes déclarant que la mise en place des ZFE va améliorer la qualité de l'air (60 %), on identifie plutôt des femmes (61 %), de catégories socioprofessionnelles supérieures (71 % font parties des cadres et professions intellectuelles supérieures), habitant l'agglomération parisienne (66 %) et ayant des enfants (64 % sont en couple avec enfant(s)).

Pour 49 % des enquêtés, la mesure des ZFE est importante à mettre en place à court terme. Le profil du groupe de personnes en accord avec cette affirmation se compose plutôt d'individus jeunes (58 % ont de 15 à 24 ans), de catégories socioprofessionnelles supérieures

(53 % sont diplômées du supérieur, 60 % font parties des cadres et professions intellectuelles supérieures, 54 % ont des hauts revenus), urbaines (57 % résident dans l'agglomération parisienne).

Enfin, le profil des personnes affirmant que la mise en place des ZFE va contribuer à limiter le réchauffement climatique (49 %) se compose plutôt de jeunes (56 % sont âgés de 15 à 24 ans ou de 25 à 39 ans), de catégories socioprofessionnelles supérieures (60 % font partie des cadres et professions intellectuelles supérieures) et avec des enfants (53 % des couples avec enfant(s)). En outre, plus de la moitié des personnes (52 %) pensant que la mise en place des ZFE va contribuer à limiter le réchauffement climatique sont des femmes.

3.4. Un sujet tout aussi propice aux craintes sociales qu'aux attentes environnementales

L'enquête conduite permet de mettre en évidence une typologie de publics enquêtés quant à leurs opinions sur la mise en place des ZFE, en croisant les injustices et bénéfices environnementaux perçus liés à cette mesure. En particulier, presque qu'un tiers (61 %) des enquêtés sont « mitigés » quant à la mise en place de cette mesure, c'est-à-dire inquiets des injustices qu'elle peut engendrer mais positifs sur les bénéfices environnementaux de celle-ci ; presqu'un quart (23 %) sont « négatifs » par rapport à la mise en place des ZFE : ils sont inquiets des injustices produites par la mesure sans en percevoir les bénéfices et 8 % sont respectivement soit « positifs » quant à cette mesure (ils en perçoivent les bénéfices pour l'environnement et ne dénoncent pas les injustices) soit « distants » par rapport à celle-ci (ils ne perçoivent ni les inconvénients ni les avantages de la mise en place des ZFE).

3.5. Les plus âgés, avant tout soucieux des injustices ; les jeunes un peu plus sensibles aux bénéfices environnementaux

Les revenus, les diplômes et l'âge des enquêtés ont un effet sur les injustices et bénéfices environnementaux perçus se rapportant à la mise en place des ZFE. Par exemple, l'opinion selon laquelle la mise en place des ZFE croise à la fois des arguments sociaux et environnementaux est plus répandue chez les jeunes, les personnes aisées et les diplômés du supérieur. Au contraire, l'idée selon laquelle cette mesure est uniquement à la source d'injustices sociales est plus présente chez les personnes âgées, et dans une moindre mesure, chez les moins diplômés.

En particulier, le groupe des personnes « mitigées » (61 %) se compose plutôt d'individus jeunes (70 % sont des personnes âgées de 15 à 24 ans), s'inscrivant dans la catégorie des « autres inactifs » (66 %), étant sans enfant et vivant avec d'autres personnes (parents, colocataires) (66 %) ; de diplômés du supérieur (66 %), d'actifs occupés (64 %), de personnes faisant parties des cadres et professions intellectuelle supérieures (72 %) et touchant des hauts revenus (66 %), de couples avec enfant(s) (64 %) et d'urbains.

Le groupe des personnes « négatives » (23 %) comprend plutôt des personnes âgées (30 % ont 70 ans ou plus), inactives (28 %), retraitées (30 %) ou étant au foyer (30 %), en couple sans enfant (28 %), faisant parties des classes moyennes inférieures (26 %), habitant soit dans une commune rurale (30 %) soit dans une commune comptant entre 20 000 et 19 999 habitants (27 %). 26 % de ces personnes ont conduit au cours des douze derniers mois.

Parmi le groupe des personnes « positives » sur la mesure (8 %), on trouve plutôt des personnes jeunes (12 % ont entre 15 et 24 ans), vivant seules (11 %), faisant parties des « autres inactifs » (12 %) et habitant une commune de 100 000 habitants ou plus (11 %). 14 % de ces personnes n'ont pas conduit au cours des douze derniers mois mais détiennent le permis de conduire.

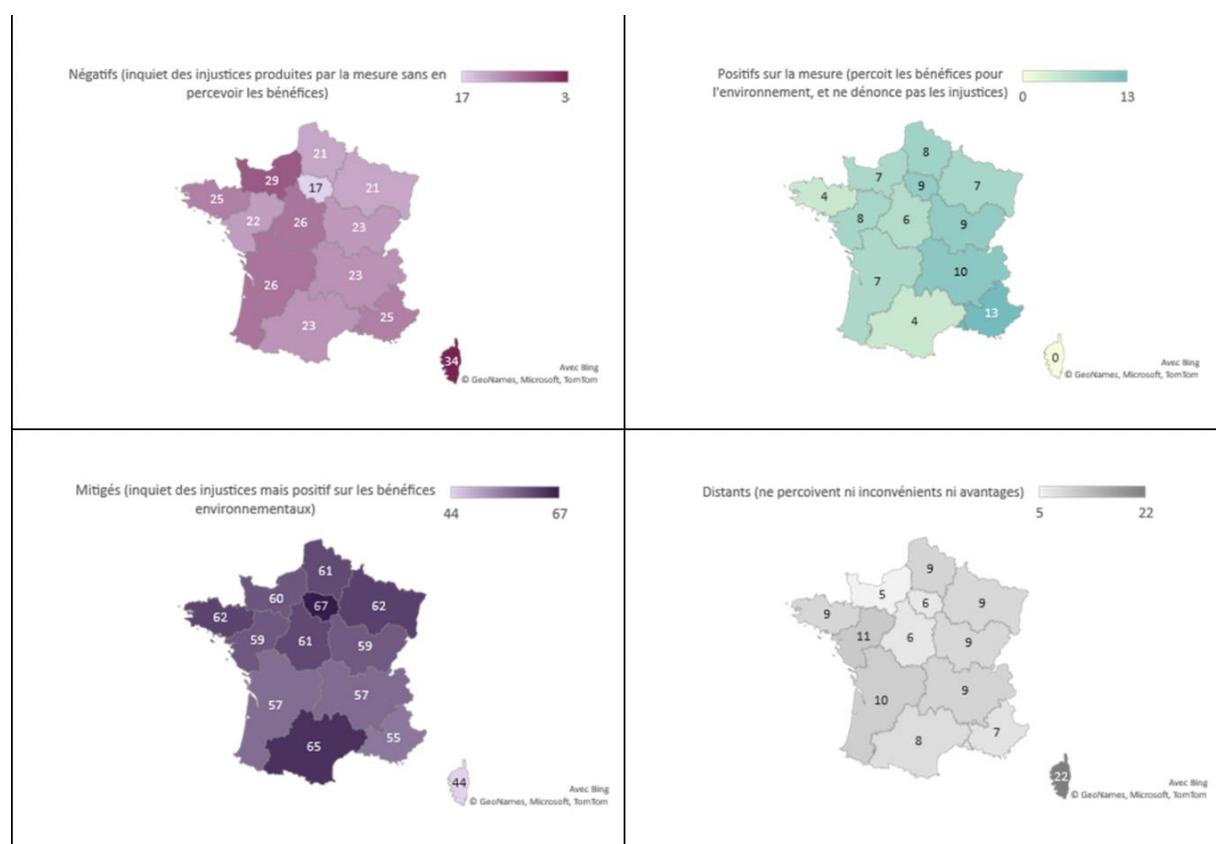
Enfin, le groupe des personnes « distantes » (8 %) quant à la mise en place des ZFE, se compose plutôt de personnes non diplômées (17 %), demandeuses d'emploi (20 %), vivant seules (11 %), d'ouvriers (11 %) et des personnes faisant parties de la catégorie des « autres inactifs » (12 %). 13 % des personnes de ce groupe ont des bas revenus et 21 % n'ont pas le permis de conduire.

3.6. Des divergences d'opinion selon le territoire de résidence

L'enquête cherche aussi à savoir s'il existe des divergences d'opinion sur la mise en place des ZFE selon le territoire de résidence des enquêtés, c'est-à-dire en fonction de la taille de leur agglomération de résidence et de leur emplacement sur le territoire (Graphique 4). Quelques effets sont visibles, notamment le fait que les personnes « mitigées » sur cette mesure, à la fois inquiètes des injustices sociales mais positives sur ses bénéfices environnementaux, soient plus présentes en Île-de-France et en agglomération parisienne.

Graphique 4. L'identification de divergences d'opinion selon le territoire de résidence

Concernant la mise en place des ZFE, êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ? (en %)



Champ : Ensemble de la population

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et aspirations, juin 2023

En effet, le groupe des personnes « mitigées » (61 %) se compose plutôt d'urbains : 66 % habitent une commune comptant entre 20 000 à 99 999 habitants, 67 % résident dans l'agglomération parisienne et 67 % habitent en région Île-de-France. 29 % des personnes faisant parties du groupe des personnes « négatives » résident en Normandie. Parmi le groupe des personnes « positives » sur la mesure, 13 % résident en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Enfin, le groupe des personnes « distantes » est composé à 22 % de personnes habitant en Corse.

1. Les incidences de l'application de la mesure des ZFE

Dans l'enquête ASPI, plusieurs questions portent sur l'incidence de l'application de la mesure des ZFE : ces questions concernent de manière plus concrète le quotidien des personnes. En particulier, le CRÉDOC a posé la question suivante aux enquêtés : pour vous personnellement, quelles seront les incidences de l'application de la mesure des ZFE si vous devez vous rendre dans une agglomération concernée par ces normes ?

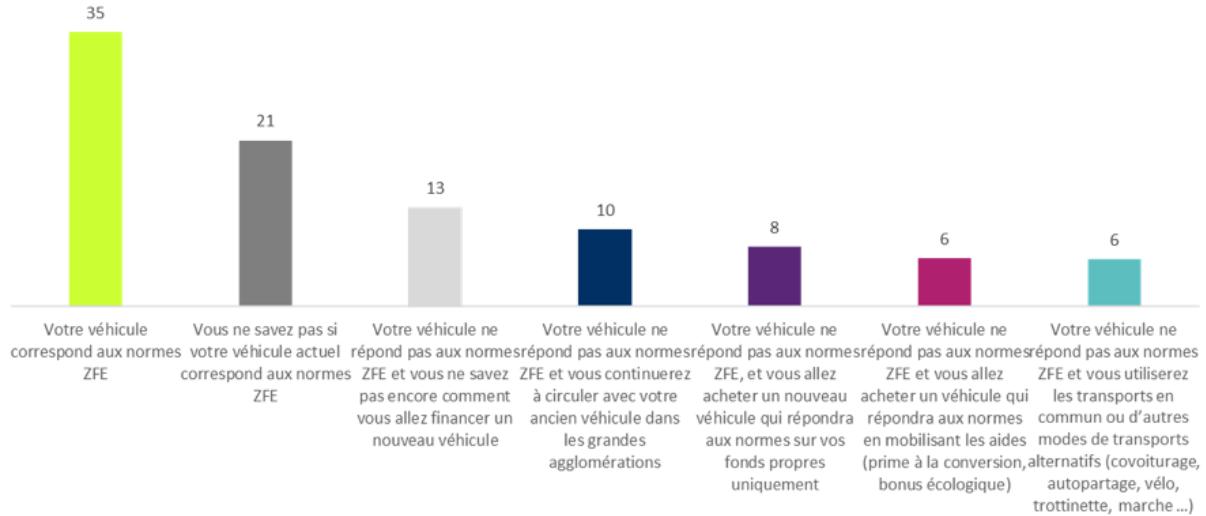
4.1. 35 % des Français ont un véhicule qui ne correspond pas aux normes ZFE, 18 % ne savent pas si leur véhicule actuel correspond à ces normes

À cette question, 30 % des personnes interrogées déclarent que « leur véhicule correspond aux normes ZFE », 11 % disent qu'elles savent que leur véhicule ne correspond pas aux normes, mais ne pas savoir comment elles financerait un nouveau véhicule ; 8 % disent que leur véhicule ne répond pas aux normes ZFE, mais qu'elles continueront à circuler avec ce véhicule ; 6 % indiquent que leur véhicule ne répond pas aux normes, mais qu'elles en achèteront un nouveau répondant aux normes grâce à leurs fonds propres ou grâce à des aides (5 %) ou qu'elles utiliseront d'autres moyens de transports (transports en commun, transports alternatifs) (5 %). Enfin, 18 % de répondants ne savent pas si leur véhicule actuel correspond aux normes ZFE. Ainsi, par rapport aux incidences de l'application de la mesure portant sur les ZFE, on note qu'une part importante de la population soit ne peut pas se projeter soit se projette dans l'achat d'un nouveau véhicule (35 %). Et face à un véhicule inadapté, seuls 11 % des enquêtés disent compter acheter un nouveau véhicule répondant aux normes ZFE.

4.2. L'ignorance des modalités exactes de la ZFE côtoie la certitude à l'égard de son véhicule, les désirs d'achat avec celui d'un usage habituel

Parmi les détenteurs d'un véhicule, 34 % s'estiment incertains sur l'adéquation de leur véhicule actuel aux normes ZFE : 21 % déclarent ne pas savoir si leur véhicule actuel correspond aux normes et 13 % savent que celui-ci ne répond pas aux normes mais ne savent pas encore comment ils vont financer un nouveau véhicule conforme aux normes ; soit une proportion équivalente aux détenteurs d'un véhicule correspondant déjà aux normes ZFE (35 %). 14 % des détenteurs d'un véhicule ont déjà une idée de la manière dont ils vont en acquérir un nouveau, que ce soit en passant par leurs fonds propres (8 %) ou par des aides (6 %). 10 % des répondants ne prévoient pas de changer de véhicule, bien qu'il ne corresponde pas aux normes et projettent de continuer à circuler avec dans les grandes agglomérations. Enfin, 6 % estiment qu'ils utiliseront d'autres modes de transports (transports en communs, covoiturage, autopartage, vélo, trottinette, marche) pour pallier à l'inadéquation de leur véhicule aux normes ZFE (Graphique5).

Graphique 5. Pour vous personnellement, quelles seront les incidences de l'application de cette mesure si vous deviez vous rendre dans une agglomération concernée par les normes ZFE ? (en %)



Champ : Possesseurs d'une voiture

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et aspirations, juin 2023

4.3. Des plus aisés dont le véhicule correspond déjà aux normes ou prompts à mobiliser des aides ; des moins aisés incertains sur la conduite à tenir ou n'envisageant pas de changer de véhicule

Les plus aisés et les plus âgés sont plus souvent équipés d'un véhicule correspond déjà aux normes. En revanche, les plus précaires considèrent davantage qu'ils devront continuer à circuler avec leur ancien véhicule ou peinent à se projeter sur la manière d'en financer un nouveau. Enfin, les très jeunes (âgés de 15 à 24 ans) sont plus nombreux à envisager renoncer à la voiture pour se déplacer dans des grandes agglomérations et à prendre des modes de transports alternatifs.

En particulier, les personnes dont le véhicule correspond aux normes ZFE (35 %) sont plutôt des personnes âgées (49 % ont 70 ans ou plus), inactives (41 %) ou retraitées (47 %), en couple sans enfant (45 %), faisant parties de classes moyennes supérieures (41 %) et ayant des hauts revenus (48 %). 39 % habitent une commune de 100 000 habitants et plus ; 42 % résident dans le Grand-Est, 48 % en Occitanie et 42 % en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le groupe d'enquêtés ne sachant pas si leur véhicule actuel correspond aux normes ZFE (21 %) se compose plutôt de femmes (25 %), actives (24 %), de classes moyennes supérieures (25 %). 27 % des répondants de ce groupe habitent dans la région des Pays de la Loire, 28 % en région Bretagne et 27 % en Nouvelle-Aquitaine.

Le profil des répondants dont le véhicule actuel ne correspond pas aux normes ZFE et ne sachant pas encore comment financer un nouveau véhicule (13 %) compte plutôt des hommes (15 %), de classes moyennes inférieures (16 %) résidant dans des communes rurales (16 %).

Parmi les personnes dont le véhicule ne correspond aux normes ZFE qui déclarent qu'elles vont continuer à circuler avec leur ancien véhicule dans les grandes agglomérations (10 %), 11 % sont des hommes, 13 % n'ont pas d'enfant et vivent avec d'autres personnes (parents, colocataires), 14 % sont ouvriers, 15 % à bas revenus et 13 % résident dans une commune rurale.

Le groupe d'enquêtés dont le véhicule actuel ne répond pas aux normes ZFE et indiquant qu'ils vont en acheter un nouveau répondant aux normes grâce à leurs fonds propres (8 %) compte 9 % d'hommes ; et celui de ceux indiquant vouloir mobiliser des aides pour cet achat (6 %) sont plutôt jeunes, à bas revenus (10 %), diplômés du supérieur (8 %), sans enfant et vivant avec d'autres personnes (parents, colocataires) (12 %) ou en couple avec un(des) enfant(s) (9 %). 8 % sont actifs occupés, 12 % font partie des cadres et professions intellectuelles supérieures et 11 % habitent l'agglomération parisienne.

Enfin, le profil des répondants dont le véhicule actuel ne répond aux normes ZFE et se disant prêts à utiliser les transports en commun ou d'autres modes de transports alternatifs (6 %) compte 10 % de jeunes âgés de 15 à 24 ans et 8 % de personnes à bas revenus.

Ainsi, les plus aisés sont les plus prompts à déclarer qu'ils vont mobiliser des aides pour acheter un nouveau véhicule, tandis que les personnes les moins aisées, ou n'envisagent pas l'achat d'un nouveau véhicule ou ne savent pas comment elles financerait l'acquisition d'un nouveau véhicule.

5. Quelques zooms sur différents types de publics

5.1. Les personnes connaissant déjà les ZFE

Les personnes étant déjà informées sur les ZFE avant l'enquête sont en moyenne moins favorables à la mesure (58 % contre 65 % dans l'ensemble de la population), et ont davantage tendance à souligner les différents types d'injustices liés à la mise en place de la mesure. En outre, elles ont plus souvent un véhicule correspondant aux normes ZFE (40 % contre 30 % dans l'ensemble de la population) et sont plus informées sur les normes ZFE.

5.2. Les personnes utilisant la voiture

Les conducteurs ont en moyenne davantage connaissance de la mesure des ZFE (47 % contre 42 % pour l'ensemble de la population), y sont moins favorables (63 %), et soulignent davantage les injustices qui y sont liées. En moyenne, ils ont aussi plus souvent un véhicule qui correspond aux normes ZFE (36 % contre 30 % dans l'ensemble de la population).

5.3. Les différents déciles de revenus

De manière générale, les personnes inscrites dans les deux premiers déciles de revenus, ce qui correspond à un revenu situé entre 0 et 950 euros par unité de consommation, sont un peu plus favorables (70 %) à la mesure des ZFE que les personnes situées dans les déciles

suivants. Toutefois, les personnes les plus modestes sont aussi moins informées sur le contenu exact de cette mesure que les autres. En outre, les craintes d'injustices sociales liées à la mesure des ZFE sont davantage portées par les plus aisés. Par exemple, moins des deux tiers (60 %) des personnes situées dans les deux premiers déciles de revenus trouvent que la mesure des ZFE est injuste car les infrastructures ne sont pas assez développées contre les trois quarts (74 %) de celles situées entre le cinquième et le dixième décile. De plus, la méconnaissance au sujet de l'adéquation de son véhicule actuel avec les normes en vigueur est partagée selon les catégories de revenus. Les plus modestes sont plus enclins à citer l'achat d'un nouveau véhicule soit à leurs frais (13 %) soit en recourant à des aides (11 %) que les plus aisés (respectivement 6 % et 4 % à affirmer la même chose), mais davantage disent aussi qu'ils continueront à circuler avec leur ancien véhicule même si celui-ci ne correspond pas aux normes (15 % contre 8 % des plus aisés). Enfin, les plus aisés (42 %) sont deux fois plus nombreux que les plus modestes (21 %) à être équipés d'un véhicule répondant déjà aux normes, ce qui les dispense donc de cet arbitrage.

5.4. Les différentes tranches d'âge en fonction du type d'agglomération

Les plus jeunes (de moins de 40 ans) sont plus favorables à la mesure des ZFE, y compris lorsqu'ils sont ruraux, mais on observe un creusement des écarts entre ruraux et urbains avec l'avancement en âge. En outre, la connaissance de la mesure des ZFE dépend davantage de l'âge des répondants que de leur lieu de résidence, à l'exception des 60 ans et plus. De plus, les injustices sociales liées à la mesure des ZFE sont davantage citées par les personnes de 60 ans et plus et par les personnes âgées de 40 à 59 ans vivant dans des communes rurales ou faiblement peuplées que par les autres. On note également que les aspects écologiques en rapport avec la mesure des ZFE sont plus pointés par les jeunes, en particulier ceux urbains, que par les plus âgés. Par ailleurs, les répondants âgés de 60 ans et plus urbains mettent davantage en avant la comptabilité de leur véhicule actuel avec les ZFE, à la différence des personnes du même âge vivant dans les zones rurales et des plus jeunes. Enfin, les moins de 40 ans, surtout urbains, indiquent plus souvent que les autres qu'ils opteront pour l'achat d'un nouveau véhicule, et ce, avec ou sans aides financières.

Conclusion

Pour conclure, 58 % des Français (et 53 % des automobilistes) ignorent, spontanément, ce que sont les ZFE. En particulier, il s'agit des personnes ayant des profils précaires, étant non diplômées, demandeuses d'emploi, à bas revenus, à la tête de familles monoparentales, connaissant des difficultés financières, habitant de petites agglomérations et étant sans solution alternative de transport. À l'égard de ces publics, il y a donc un enjeu d'information à mener sur les ZFE.

À première vue, les deux tiers des Français se disent plutôt favorables à la mesure des ZFE, en particulier les femmes, du fait de leur rapport à la santé, à la famille et parce qu'elles sont moins souvent conductrices ; les jeunes, qui sont également moins souvent conducteurs et plus préoccupés pour l'environnement, ainsi que les urbains et ceux qui ne conduisent pas. Toutefois, lorsqu'on interroge les répondants sur les risques et bénéfices associés à cette mesure, les réponses aux items négatifs l'emportent sur ceux qui font référence aux bénéfices associés à la mesure. En effet, sept personnes sur dix associent des injustices à cette mesure, six sur dix parlent de ses bénéfices pour la santé et cinq sur dix pensent que la mesure des ZFE a un impact positif sur le climat. En outre, presque les deux tiers (61 %) des répondants sont « mitigés » quant à cette mesure : ils associent un caractère injuste à la mesure tout en percevant

les bénéfices de celle-ci pour la santé et l'environnement. De plus, les avis pleinement négatifs sur la mesure des ZFE (23 %) l'emportent sur ceux entièrement positifs (8 %).

Enfin, les enquêtés opèrent peu de projection sur un report ou l'achat d'un nouveau véhicule : 35 % des automobilistes ont une voiture répondant aux normes de la mesure ZFE, 34 % ne savent pas ce qu'ils feront s'ils ne peuvent plus conduire avec leur véhicule actuel dans les grandes agglomérations et 10 % pensent malgré tout conduire dans ces zones avec un véhicule non conforme. Seuls 20 % des automobilistes envisagent un report : 14 % déclarent qu'ils changeront de voiture et 6 % qu'ils se reporteront sur l'utilisation des transports en commun.

Partie II : Les faiblesses des marges de manœuvre des classes populaires et des ménages en situation de pauvreté

Chapitre 4 : Responsabiliser les consommateurs ? Coûts et disponibilités des alternatives moins impactantes pour l'environnement

Sarah Thiriot²⁵⁴

Que veut-dire vivre une vie décente dans une période marquée par l'inflation des prix d'une part, par les impératifs croissants de transition écologique de l'autre ?

Cette question émerge au croisement de différents travaux dans le champ environnemental : le premier consiste à se questionner sur l'évolution nécessaire de la consommation. Du point de vue des mots d'ordre environnementaux, on pensera d'abord à l'injonction à la « consommation responsable », soulignant le rôle du consommateur et des choix pour réduire son empreinte. C'est ensuite – et de manière saillante depuis 2021 – la question de la « sobriété » qui intervient, incitant les consommateurs à questionner leurs besoins dans une logique de réduction des impacts énergétiques et environnementaux plus largement. Le second champ est incarné par des travaux questionnant la cohérence de ces orientations avec les formes de consommations effectives, leurs déterminants et, in fine la possibilité effective, et les effets, pour les différentes catégories de la population, d'agir au regard de telles orientations de politiques publiques. Du point de vue de leur application et leur diffusion dans l'ensemble de l'espace social, ces orientations de politiques publiques ne sonnent pas comme des évidences mais soulèvent au contraire une série d'enjeux :

Premièrement, nos modes de vie et nos pratiques de consommation, renvoient à des normes, arrimées à des institutions sociales (familles, État, rythme scolaire pour ne citer qu'elles), à des infrastructures techniques, marchandes et non marchandes. Au travers de l'espace social, il existe des rapports différenciés à la consommation, des variations dans les modes de vie. En l'occurrence, la logique de la « consommation responsable », « engagée » fait écho aux pratiques spécifiques de certaines catégories de population²⁵⁵. Que ce soit sur l'alimentation²⁵⁶, sur des pratiques de consommation visant la longévité des objets²⁵⁷, ou des pratiques énergétiques²⁵⁸, différents travaux en sociologie montrent des pratiques et des significations sociales associées qui varient fortement en matière d'environnement : alors que certaines catégories de population se conforment largement aux discours publics, les mobilisant comme des pratiques ostentatoires, distinctives ; d'autres les mettent à distance, pratiquant d'autres formes d'attention à l'environnement, non définies comme écologiques par les discours publics – et non valorisées comme telles – relevant de pratiques d'économie, de stockage, de débrouille... Ces résultats de recherche invitent à prêter attention au caractère excluant ou incluant que porteraient alors des messages d'action publique, face à des

²⁵⁴ Sociologue à l'ADEME – Direction Exécutive Prospective et Recherche.

²⁵⁵ Dubuisson-Quellier, S. (2018), *La consommation engagée*, Paris, Presses de Sciences Po.

²⁵⁶ Dubuisson-Quellier, S. et Gojard, S. (2016), « Why are Food Practices not (More) Environmentally Friendly in France ? The Role of collective standards and symbolic boundaries in food practices », *Environmental Policy and Governance*, Vol.26, Issue 2, p.89-100.

²⁵⁷ Ginsburger, M. et Madon, J. (2023), « Faire durer ses objets, une pratique distinctive ? Consommation et frontières de classe chez les ménages aisés », *Sociologie*, vol. 14, p. 29-48. <https://www.cairn.info/revue--2023-1-page-29.htm>.

²⁵⁸ Comby, J. et Grossetête, M. (2012), « "Se montrer prévoyant" : une norme sociale diversement appropriée », *Sociologie*, vol. 3, p. 251-266. <https://doi.org/10.3917/socio.033.0251>

populations ayant des représentations et des pratiques qui ont des degrés de proximité très divers au cadrage de l'action publique.

Deuxièmement, il existe des inégalités sociales, économiques, territoriales, politiques qui structurent la société, et qui questionnent la mise en œuvre concrète de telles ambitions de transition écologique par les consommateurs. Les différences de revenus par exemple sont telles que toute la population ne peut faire évoluer sa consommation au même rythme, dans la même mesure. Là où d'aucuns sont en mesure de faire des arbitrages économiques dans leur consommation, d'autres ne le sont pas. Outre le revenu, les conditions d'existence de la population sont très variables, ceci engendrant potentiellement une dépendance à des pratiques et des dispositifs techniques émissifs. Prenons l'exemple de la mobilité en voiture thermique : l'habitat péri-urbain, couplé à l'absence de maillage de transports en commun dans le péri-urbain et l'habitat diffus / le rural induisent une dépendance à l'automobile. Dans un contexte de renchérissement du coût des énergies, cette dépendance automobile peut se révéler particulièrement coûteuse et sans alternatives. Ainsi, en première approximation, on peut rappeler que la nature des consommations des ménages – et leurs marges de manœuvre pour faire évoluer ces dites consommations au regard des enjeux écologiques – diverge selon leurs revenus, leur statut et type d'habitat (propriétaire ou locataire, collectif ou individuel), leur situation au sein d'un territoire (métropolitain, urbain, rural...).

De surcroît, il importe de considérer les réponses en termes de politiques publiques à même d'apporter un environnement matériel (aménagement du territoire, réseaux de transports, services publics...) et marchand permettant de rendre possible la mise en œuvre effective des orientations de politiques publiques visant la transformation des modes de consommation. Ceci est à penser en lien avec la notion de « besoins », qui est sous tendue par les enjeux de sobriété. Si d'aucuns appellent à réduire les consommations en proposant la boussole des « besoins essentiels », il apparaît d'emblée le risque d'une définition centralisée, arbitraire, alors même que ces besoins dépendent d'une variété de facteurs selon la population considérée (âge biologique et social, styles de vie...). La présence de services publics sur le territoire, permettant de réduire les déplacements, mais aussi de services publics de transports, afin d'offrir une alternative à l'autosolisme, peuvent ainsi permettre de réduire la dépendance / le besoin de déplacements.

Ainsi, du point de vue strictement environnemental, l'on comprend cet enjeu de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et des pressions sur les ressources et la biodiversité engendrées par nos modes de vie actuels. Pour autant, du point de vue de l'analyse des conditions socio-économiques de la population, cette question de la transformation de la consommation est nettement moins évidente. Dans ce contexte, il est nécessaire de mieux documenter la possibilité de faire évoluer la consommation des ménages, en considérant à la fois les normes sociales en ce qu'elles ont d'inertie et de dynamique ; mais aussi les conditions économiques et territoriales dans lesquelles sont encastrées les pratiques de consommation.

C'est l'objet du programme de travail que construit l'Agence de la transition écologique (ADEME) en se saisissant de la méthode des Budgets de Référence (BdR), originellement déployée en France par l'Observatoire National de la Pauvreté et de l'Exclusion Sociale (ONPES), intégré désormais au Conseil National des politiques de Lutte contre la pauvreté et l'Exclusion sociale (CNLE)²⁵⁹. Au regard des enjeux avancés plus haut, cette méthode des budgets de référence offre en effet plusieurs atouts :

²⁵⁹ ONPES, 2015, *Les budgets de référence : une méthode d'évaluation des besoins pour une participation effective à la vie sociale*, Paris, ONPES, [Rapport 2014-2015 \(vie-publique.fr\)](http://Rapport 2014-2015 (vie-publique.fr)) ; Lelièvre, M. (dir.) (2022), *Les budgets de*

- Elle permet de construire de manière participative le contenu de paniers de biens et services pour différentes configurations de ménages, chacun de ces paniers étant très détaillé qualitativement – contenu, gamme, marque, quantité – et quantitativement – chaque panier étant valorisé d'un point de vue monétaire.
- Elle considère la variabilité territoriale (métropolitain, urbain, rural...), et les formes d'habitat (propriété ou location, collectif ou individuel).
- Elle repose sur la construction d'un consensus entre les participants pour établir ce que sont ces paniers de biens et de services décents. La méthode vise donc à construire, à partir des normes de consommation dont les participants sont les experts, un ensemble de biens et de services se situant ni du côté du luxe ou de l'opulence, ni du côté de la privation et de la survie.
- Elle vise à intégrer l'ensemble des groupes sociaux dans son périmètre, et non à travailler sur une catégorie sociale a priori.

Autrement dit, cette méthodologie permet de construire des artefacts sur la base d'expertise de consommateurs et consommatrices et non d'experts ; artefacts qui sont adossés à un travail d'arbitrage et de consensus ; tout en se fixant l'horizon de la décence. Au regard des débats dont la consommation se voit chargée dans un contexte de crise écologique, autour des enjeux de « privation » et de « renoncement », de sobriété qui serait tantôt émancipatrice, tantôt « subie », cette méthodologie offre donc une voie pour capter un consensus donné sur ce que serait la consommation décente, en intégrant dans un même mouvement les conditions économiques et territoriales de cette consommation. En s'emparant de cette méthode, il s'agit de documenter les enjeux économiques et sociaux de la transition pour les ménages en analysant leurs marges de manœuvre pour faire évoluer leurs consommations au regard des enjeux écologiques.

Ce chapitre traite d'une première étape de travail à partir de la méthode des BdR, consistant à repartir des contenus des BdR constitués initialement : l'étude coordonnée par l'ADEME et menée avec le Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie (CREDOC)²⁶⁰ notamment a consisté, pour chacun des biens et services contenus dans ces BdR historiques, à rechercher une Alternative Moins Impactante (AMI) pour l'environnement. Eu égard aux objectifs et à la construction de cette méthode participative, ce travail n'induit pas d'hypothèse de changement dans les pratiques de consommation. Ce premier travail vise à analyser le potentiel d'alternatives moins impactantes disponibles et accessibles sur le marché au regard des pratiques de consommations établies par les BdR historiques, puis à établir un différentiel entre le coût des paniers « historiques », revalorisés aux prix de 2023, et celui des paniers « alternatifs moins impactants pour l'environnement » de 2023. Dans le présent chapitre, ce sont quatre postes spécifiques qui vont être détaillés, en laissant de côté les postes du logement, de la mobilité et de la vie sociale en dehors de l'analyse.

La première section précise les fondements méthodologiques de cette approche, en revenant à la fois sur les objectifs et grands principes des budgets de référence, développés puis

référence en milieu rural, en ville moyenne et en Métropole du Grand Paris - Nouvelles pistes pour l'inclusion sociale, Paris, CNLE, les-budgets-de-reference-nouvelles-pistes-insclusion-sociale-rapport-2022-cnle.pdf (sante.gouv.fr)

²⁶⁰ Nos remerciements s'adressent d'abord à l'équipe avec laquelle nous avons réalisé cette étude : Marianne Bléhaut, Solène Vigouroux du CREDOC, Hélène l'Huillier, indépendante, et Christine Olm, de VizGet ; ainsi qu'au suivi étroit mené avec Rafaëlle Desplats et Patrick Jolivet pour l'ADEME et Michèle Lelièvre pour le CNLE.

poursuivis par l'ONPES et le CNLE ; et en précisant comment l'ADEME poursuit cette méthode afin de creuser les enjeux écologiques. La deuxième section explicite la méthodologie retenue pour ce présent travail. Les sections 3 et 4 traitent des résultats, montrant la faible disponibilité d'alternatives moins impactantes et leur surcoût, au regard des pratiques de consommation issues des BdR historiques.

1. Genèse d'un dispositif d'enquête pour caractériser des niveaux de vie décents

1.1. La méthode des « budgets de référence » pour construire un indicateur autour de la vie décente

Au cours des années 2010, l'ONPES aujourd'hui fusionné au sein du CNLE a soutenu et piloté un travail visant la quantification d'un « revenu minimum décent par catégories de ménage ». Initié depuis 2012, ce programme de travail vise à définir des paniers de biens et services nécessaires pour vivre décemment en France. Ces paniers, construits avec une méthodologie spécifique, permettant une construction qualitative et quantitative de ceux-ci, sont appelés « Budgets de référence ». Ce travail a été réalisé conjointement par le CREDOC et l'Institut de Recherches Économiques et Sociales (IRES) sous la supervision d'un comité de pilotage animé par l'ONPES. Cette démarche s'inspire notamment des travaux pionniers menés dans ce domaine au Royaume-Uni²⁶¹. Cette dynamique des BdR, avec des approches plus ou moins participatives ou expertes selon les pays, se déploie en Europe dans les années 2000 et 2010 afin de produire des connaissances alternatives autour des niveaux de pauvreté et des enjeux de décence, en complément des indicateurs conventionnels au sein des organismes de la statistique publique.

La spécificité de ces travaux consiste en premier lieu à réunir à travers une démarche participative des focus groupes de citoyens afin d'élaborer, autant que possible, un consensus sur le contenu du panier de biens et services nécessaires aujourd'hui, en France, pour vivre décemment. Les résultats des groupes de discussion sont ensuite soumis aux avis d'experts des différents domaines analysés avant d'être à nouveau examinés par des groupes de citoyens. Au terme de ce processus participatif et itératif, le contenu du panier de biens et services est défini à la fois en termes quantitatifs (nombre et durée de vie des biens et services) et en termes qualitatifs (qualité des biens et services, marques, lieux d'achat), ce qui permet – après valorisation monétaire de ce panier – d'aboutir à un budget minimum dit « de référence », lequel varie en fonction des configurations familiales et territoriales.

Ce sont ainsi trois configurations territoriales qui ont été progressivement étudiées : dans les villes moyennes d'abord, 8 configurations familiales qui ont été construites et testées. Puis la méthode de construction des BdR a été retranscrite et adaptée dans deux nouvelles configurations territoriales : en milieu rural et en métropole du Grand Paris. Tout l'intérêt de ces extensions territoriales était d'observer les variations territoriales de ces budgets, à la fois du fait des pratiques différentes de la part des ménages, mais aussi d'infrastructures variées

²⁶¹ Bradshaw, J., Middleton, S., Davis, A. et al. (2008), *A minimum income standard for Britain. What people think*, Loughborough University, Joseph Rowntree Foundation ; Hirsch, D. (2011), *A minimum income standard for the UK in 2011*, Joseph Rowntree Foundation. <http://www.jrf.org.uk/sites/files/jrf/minimum-income-standard-2011-full.pdf>

selon ces territoires (type de bâti et d'habitat, présence de transports en commun, accessibilité des services publics)²⁶².

Au total, 25 budgets de référence ont été travaillés, à partir de huit ménages-types déclinés dans les trois configurations géographiques (villes moyennes, métropole du Grand Paris, rural)²⁶³ :

En activité :

- D'une femme seule,
- D'un homme seul,
- D'un couple sans enfant,
- D'une femme seule avec enfants âgés de 0-2 ans (garçon) et 3-10 ans (fille),
- D'un couple avec deux enfants de 11-14 ans (garçon) et de 15-17 ans (fille).

Parmi les retraités :

- Une femme seule,
- Un homme seul,
- Un couple n'ayant plus d'enfant à charge.

L'originalité de l'approche des budgets de référence est double : d'abord, les besoins identifiés ne se limitent pas à ceux qui pourraient être considérés comme « vitaux » – au sens d'une nécessité de survie – pour les personnes, mais incluent aussi les besoins jugés socialement nécessaires pour vivre décemment dans une société donnée aujourd'hui en France. La définition des BdR, issu d'un consensus entre les participants eux-mêmes est la suivante : « *Ce budget doit permettre de disposer des ressources suffisantes, non seulement pour faire face aux nécessités de la vie quotidienne (se loger, se nourrir, avoir accès à la santé...) mais aussi avoir la possibilité de participer pleinement à la vie sociale* »²⁶⁴. Ce sont donc des budgets qui visent à caractériser des niveaux de décence, non pas en chambre, mais au contraire au terme d'une méthodologie qui vise à faire émerger des consensus au travers de catégories de ménages concernant ce qui est nécessaire pour un ménage de ce type. La seconde originalité tient au choix de mobiliser des enquêtés appartenant à l'ensemble de la distribution des niveaux de vie. Les enquêtés reflètent la diversité de la population (en termes d'âge, de sexe, de situation sur le marché du travail, de profession, de niveau de formation). Il ne s'agit donc pas a priori de sélectionner une population spécifique correspondant à une catégorie (pauvreté monétaire, pauvreté administrative...) mais bien de travailler avec des profils hétérogènes pour construire des consensus citoyens sur le contenu d'un panier de biens et de services nécessaires pour vivre décemment, et ce pour différents ménages déclinés dans trois contextes territoriaux.

²⁶² Le rapport traitant de l'extension territoriale des BdR et ses analyses portant sur les BdR : <https://www.cnle.gouv.fr/budgets-de-referencement-budgets.html>.

²⁶³ À noter toutefois, qu'en raison d'une plus forte présence de familles monoparentales en région parisienne, une configuration supplémentaire est ajoutée pour débattre des besoins d'une mère élevant seule une fille de 7 ans en Métropole du Grand Paris.

²⁶⁴ Voir chapitre 2 du rapport du CNLE « nouvelles pistes pour l'inclusion sociale », 2022, p. 77 ; Lelièvre, M. (dir.) (2022), *Les budgets de référence en milieu rural, en ville moyenne et en Métropole du Grand Paris - Nouvelles pistes pour l'inclusion sociale*, Paris, CNLE, les-budgets-de-referencement-budgets-nouvelles-pistes-inclusion-sociale-rapport-2022-cnle.pdf (sante.gouv.fr)

1.2. Analyser les budgets historiques du CNLE au regard des enjeux environnementaux – cadrage de la méthodologie

Depuis 2022, l’ADEME poursuit la méthode déployée pour le compte de l’ONPES / CNLE afin de produire des données alimentant les questionnements entre consommation et inclusion sociale croisés aux enjeux de transition écologique. Ce programme de travail répond à un besoin d’articuler les enjeux sociaux aux enjeux écologiques. Dans un contexte marqué par des débats publics confrontant « fin du monde et fin de mois », et dans la poursuite de la réaction liée au mouvement des Gilets Jaunes en 2018 entre autres, l’Agence souhaite articuler les enjeux sociaux et environnementaux plus finement afin d’intégrer les questions de « transition juste ». Cette dynamique suppose notamment de mieux intégrer des méthodes et connaissances en sciences sociales, au premier rang desquels la sociologie et l’économie, afin de mieux articuler les modalités de lutte contre le changement climatique avec les différentes catégories qui composent la société, la diversité des régimes de consommation... Ce front de réflexion implique de faire dialoguer les analyses et méthodologies classiquement utilisées dans le champ environnemental avec les approches et méthodes issues des sciences sociales afin d’intégrer au mieux ces dimensions de la transition écologique.

Plus largement, l’ADEME a parmi ses objectifs celui de la réduction des impacts environnementaux liés à la consommation des ménages. Son action porte tant sur l’amont, à savoir la conception des produits (éco-conception des biens et services), que sur l’aval, en étudiant les pratiques des consommateurs afin d’envisager leurs marges de manœuvre pour en changer (réflexion sur les besoins et leur modération, pratiques d’achats, d’usage et de gestion en fin de vie). Le volet des politiques publiques visant à faire évoluer l’environnement marchand, matériel et idéal pour transformer la consommation fait également partie des réflexions et travaux que mène cette Agence.

C’est dans ce contexte qu’apparaît l’intérêt d’une prolongation d’un travail sur les budgets de référence en y adjoignant une problématisation environnementale. C’est donc un programme de travail qui débute, visant à poursuivre les travaux opérés à partir des budgets de référence pour approfondir les connaissances sur les différents régimes de consommation, leur lien avec des configurations territoriales, leurs impacts environnementaux, ainsi qu’économiques et sociaux. Cette poursuite des BdR historiques se décompose en différents questionnements que l’on peut résumer comme suit :

- Apprécier les marges de manœuvre qu’ont les ménages pour « verdir » leur consommation, tant du point de vue de l’offre disponible que du coût de ces alternatives existantes. Il s’agit de chercher les alternatives permettant de rendre moins impactants pour l’environnement les paniers de biens et de services « historiques » construits dans le cadre des études ONPES / CNLE et de les revaloriser d’un point de vue monétaire. Ce travail, au-delà des injonctions à l’évolution aux changements de pratiques de consommation, vise à étudier l’état de l’offre et le surcoût / l’économie d’un passage à des produits moins impactants pour l’environnement. C’est l’objet de ce présent article.
- Mieux comprendre la structure des émissions de gaz à effet de serre et impacts environnementaux en fonction des configurations (types de ménages et de lieux de vie). Un tel travail renvoie plutôt aux expertises en évaluation environnementale.
- Interroger l’évolution des normes de consommation depuis les travaux réalisés pour l’ONPES / CNLE, selon deux axes : d’une part, au regard des évolutions générales dans la consommation, qu’elles soient ou non susceptibles d’être favorables à la transition

environnementale (multiplication des équipements numériques pour les différents membres des ménages, évolution du poids et du gabarit des véhicules personnels...) ; d'autre part il s'agira de revisiter la construction et le contenu des paniers de biens et services au regard des enjeux de la transition écologique et de pratiques « alternatives » (nouvelles formes de mobilité, alimentation moins carnée, achats d'occasion, pour ne prendre que ces exemples).

2. À la recherche d'alternatives moins impactantes dans les budgets « historiques » : principes méthodologiques

Les résultats présentés ci-après sont donc issus de ce premier axe de travail : mené en 2023 essentiellement, ce travail reprend le contenu des budgets de référence construits entre 2012 et 2022 dans le contexte des études de l'ONPES / CNLE et cherche les « alternatives moins impactantes » disponibles sur le marché en respectant les éléments issus des budgets historiques, reflétant une norme de consommation élaborée de manière participative par les groupes de consensus. Pour cela, le travail a été guidé par différents principes.

2.1. Des alternatives environnementalement moins impactantes : périmètre et nature des « alternatives » envisagées

Le principe cardinal de cette étude est celui de la recherche de produits et de services sans changement de pratiques de consommation. Concrètement, cette étude s'est donnée la règle suivante : « *trouver, pour chacun des produits ou services du panier de référence, une alternative qui garderait les mêmes fonctionnalités et n'impliquerait pas de changement de comportement, mais qui aurait des impacts environnementaux potentiels moindres* »²⁶⁵. Il s'agit donc de remplacer un produit par un autre, de même type de gamme, de même canal d'achat et de mêmes fonctionnalités, mais respectant des critères environnementaux. Ceci vise à explorer la possibilité d'alternatives plus écologiques en partant des normes de consommation élaborées par les groupes de consensus historiques, autrement dit en collant à la liste de biens et de services des BdR historiques. Ce choix méthodologique vise donc à explorer l'état de l'offre en mettant explicitement de côté l'hypothèse de changements de pratiques et ce pour deux raisons principales : d'une part, dans une logique de poursuite et de cohérence avec le positionnement épistémologique initial des BdR historiques, reflétant une norme de consommation élaborée par des groupes de consensus considérés comme les experts de leurs propres modes de vie. D'autre part, ce choix permet aussi de tenir à distance l'hypothèse d'un changement de pratiques du consommateur qui irrigue nombre de discours de politiques publiques. Dans le prolongement de résultats issus de multiples travaux en sciences sociales, mettant à jour les risques d'une telle stratégie reposant uniquement sur les individus et sur des injonctions parfois très éloignées et inaccessibles aux ménages, cette étude propose de mobiliser les inventaires que représentent les BdR pour produire des inventaires inédits de l'offre existante sur le marché, pour appréhender la disponibilité et le coût d'un passage à des produits et des services moins impactants.

Différentes règles découlent de ce principe de non-changement de pratiques de consommation afin d'opérer cette recherche systématique d'alternatives pour les différents biens et services compris dans les budgets de cette étude. Deux règles principales ont prévalu :

²⁶⁵ Ademe, Blehaut, M., Vigouroux, S., L'huillier, H., Olm. C. (À paraître), *Budgets de référence : quelles alternatives environnementales ?*

- La première concerne la définition de ce qui serait une alternative convenable d'un point de vue environnemental. Au regard de la complexité et des critères multiples à intégrer, mais aussi de la quantité d'allégations et de signaux de qualité existants sur le marché, cette étude s'est appuyée sur différentes sources qui sont à la fois théoriquement disponibles aux consommateurs, mais également considérées comme sérieuses et vérifiées par un cercle d'experts sollicités pour cette étude : la liste de cent labels recommandés par l'ADEME qui vise à couvrir une majorité des postes budgétaires du quotidien²⁶⁶ ; pour une partie des produits d'équipement, l'étude s'est fondée sur trois dispositifs complémentaires (le guide Topten, l'indice de réparabilité et/ou l'étiquette énergie) ; enfin, pour les produits et services non éclairés par les dispositifs d'information susmentionnés, tels que les postes logement, transports ou banque, ce sont des recommandations d'experts qui ont été élaborées pour mener une recherche d'alternatives moins impactantes pour l'environnement.
- La seconde règle consiste à ne pas perdre de vue l'élaboration antérieure des budgets, opérés par les participants, qui incarnent une forme d'expression de « normes de consommation ». Ainsi, il a été choisi, globalement, de chercher à conserver des canaux d'achats similaires et des gammes de produits équivalents, et des niveaux de prix équivalents. Ainsi, dans les recherches d'alternatives, il a été exclu du champ des alternatives un produit qui aurait les mêmes fonctionnalités, serait vendu dans la même enseigne mais serait d'un prix supérieur au double du prix du produit initial (auquel cas, cette alternative a donc été considérée comme étant d'une autre gamme).

2.2. Revalorisation des Budgets historiques et valorisation des alternatives

Au-delà de la recherche de produits et services alternatifs, correspondant aux principes « d'alternatives moins impactantes » du point de vue des exigences environnementales et aux normes de consommation inscrites dans les budgets historiques (gammes et canaux d'achats spécifiques) ; une autre opération centrale de la méthodologie des BdR repose sur les étapes de valorisation monétaire des produits et services contenus dans les différents budgets.

Ces valorisations économiques concernent différents aspects : d'abord, l'étude a procédé à une actualisation de la valeur des BdR historiques, pour pouvoir documenter – à panier équivalent – l'évolution des prix. Ceci est d'autant plus important compte tenu de la forte inflation connue à partir de 2021, suite à la reprise économique post-Covid puis à la hausse des prix de l'énergie liée à la guerre en Ukraine principalement. Ensuite, une autre valorisation porte sur les budgets une fois qu'ils ont été amendés en fonction des alternatives moins impactantes trouvées. Ceci vise à offrir des éléments comparables en fonction de l'évolution des niveaux de prix, afin, in fine, de comparer les prix des paniers historiques actualisés en 2023, aux paniers historiques « moins impactants » également valorisés en 2023.

Pour opérer ces valorisations, différents procédés ont été utilisés, dans la continuité des modes de calculs historiques : l'originalité des budgets de référence est de procéder à un inventaire très détaillé et minutieusement documenté des produits, de leur qualité (gamme) voire de leur valeur symbolique (marque) ainsi que de leurs canaux d'achats. En conséquence, l'étape de valorisation, pour conserver cette finesse d'informations, ne mobilise pas uniquement des indices de prix, mais procède très largement par des relevés de prix manuels en magasin et

²⁶⁶ Labels Environnementaux pour Particuliers – ADEME

sur les sites internet des enseignes et des lieux d'achat précisés par les groupes de consensus à partir desquels ont été produits les budgets historiques.

Cette méthode centrale des relevés de prix a donc été largement prolongée pour cette étude sur la recherche d'alternatives moins impactantes. Elle a été complétée, pour certains postes, par l'usage de sources statistiques lorsque la méthode historique mobilisait déjà ces sources (par exemple pour le logement via l'Enquête Nationale Logement (ENL) de l'INSEE). Pour certains biens et services, des données d'enquêtes indiquées par des experts sur des sujets spécifiques ont été mobilisées pour s'orienter sur certains postes. Enfin, suivant la philosophie des budgets historiques, des indices de prix ont été appliqués pour quelques postes, ainsi que pour quelques enveloppes budgétaires allouées à des postes, enveloppes fixées par les groupes de consensus (cas du sous poste alcool, des cadeaux offerts aux proches...).

3. La disponibilité d'AMI est au mieux modérée, voire faible selon les postes de consommation

Le premier résultat qu'offre cette étude est la part limitée des biens et services pour lesquels il a été possible de trouver des biens et services alternatifs, moins impactants pour l'environnement, suivant les normes de consommation renvoyant à une vie décente issues des groupes de consensus.

Le tableau 1 ci-dessous détaille les postes de dépenses principaux qui comportent le plus d'items – autrement dit de produits et de services – au sein des budgets. Il permet de saisir la diversité de composition de chaque poste selon les configurations de ménages dans les trois territoires, ainsi que la part de produits pour lesquels existe une AMI au sein de chaque poste, et enfin, le poids de ces AMI dans les budgets par poste.

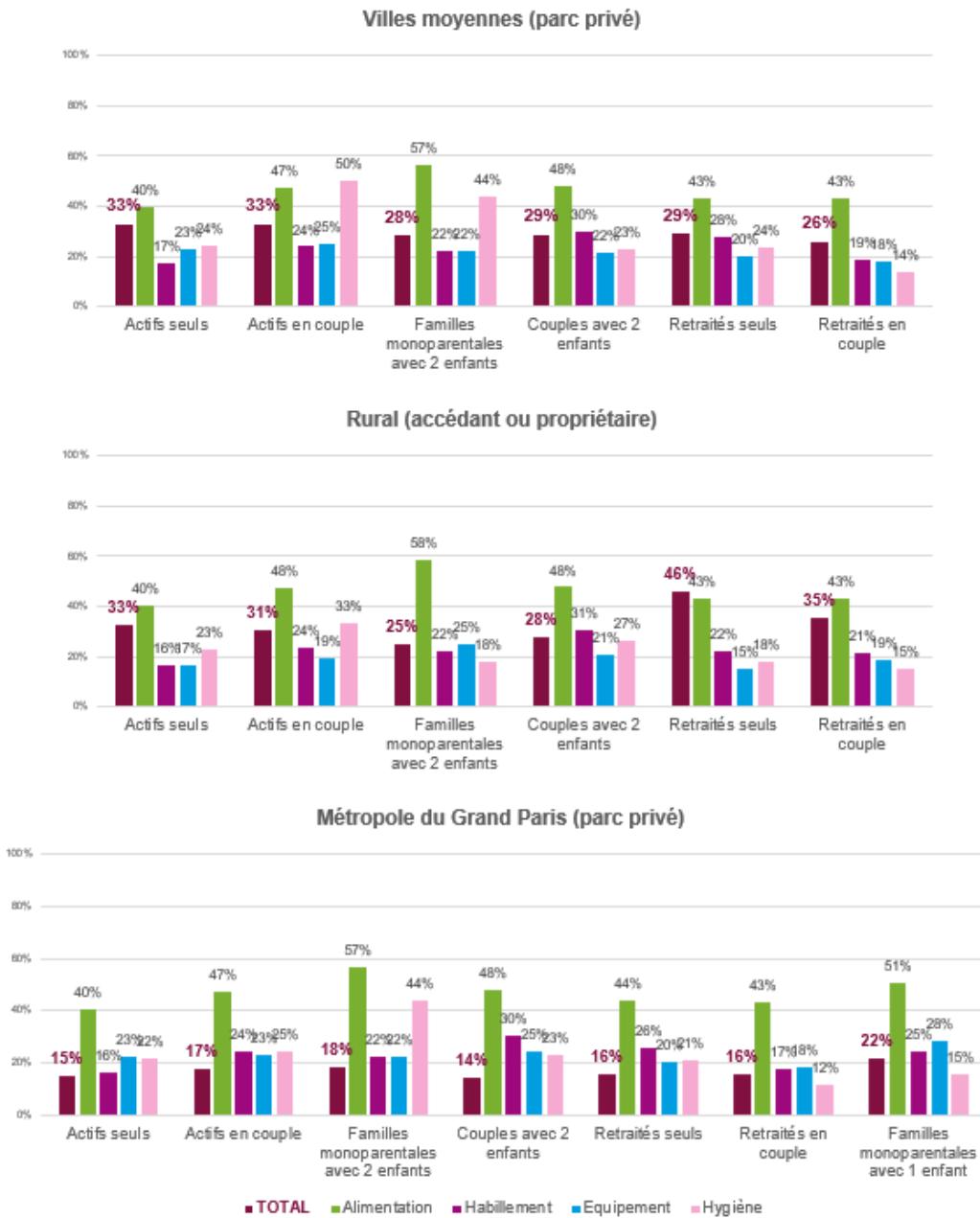
En nombre d'items, seul le poste « Alimentation » offre un remplacement important des produits par des AMI (entre 65 et 77 % des produits selon les configurations) à pratiques de consommation inchangées. Cela signifie qu'en l'absence d'AMI identifiée ici, les consommateurs auraient à changer leurs pratiques dans l'hypothèse d'atteindre une offre éventuellement disponible : faire évoluer les enseignes fréquentées ; et donc potentiellement les multiplier ; faire évoluer les fonctionnalités des biens consommés. Mais au-delà de ces hypothèses d'évolution des pratiques des consommateurs, on peut également noter une disponibilité et une diffusion des AMI parfois réduite sur l'ensemble du territoire ; ainsi qu'un positionnement prix éloigné des normes de consommation recensées dans les budgets historiques.

Tableau 1. Nombre d'items composant le panier de biens et services du poste, nombre et part d'items avec une alternative environnementalement moins impactante (AMI) et part du budget par poste pour laquelle une alternative moins impactante existe

Configuration de ménage	Alimentation				Habillement				Equipement				Hygiène				
	Nb item s	Nb item s	Part AMI	Part valo.A MI	Nb item s	Nb item s	Part AMI	Part valo.A MI	Nb item s	Nb item s	Part AMI	Part valo.A MI	Nb item s	Nb item s	Part AMI	Part valo.A MI	
MGP	Actifs seuls	40	29	73 %	40 %	42	8	20 %	16 %	119	20	17 %	23 %	31	9	26 %	22 %
	Actifs en couple	106	69	65 %	47 %	85	19	22 %	24 %	115	18	16 %	23 %	45	16	36 %	25 %
	Familles monoparentales avec 2 enf.	181	138	76 %	57 %	138	23	17 %	22 %	162	24	15 %	22 %	78	17	22 %	44 %
	Couples avec 2 enfants	240	170	71 %	48 %	176	45	26 %	30 %	166	29	17 %	25 %	99	29	29 %	23 %
	Retraités seuls	55	40	74 %	44 %	41	10	25 %	26 %	117	17	15 %	20 %	31	9	28 %	21 %
	Retraités en couple	102	76	75 %	43 %	86	15	17 %	17 %	160	21	13 %	18 %	50	13	26 %	12 %
	Familles monoparentales avec 1 enf.	126	95	75 %	51 %	98	19	19 %	25 %	128	24	19 %	28 %	55	10	18 %	15 %
Rural	Actifs seuls	42	31	73 %	40 %	49	8	17 %	16 %	151	23	15 %	17 %	30	8	26 %	23 %
	Actifs en couple	110	73	66 %	48 %	101	17	17 %	24 %	157	27	17 %	19 %	43	15	35 %	33 %
	Familles monoparentales avec 2 enf.	185	142	77 %	58 %	146	24	16 %	22 %	174	27	16 %	25 %	79	17	22 %	18 %
	Couples avec 2 enfants	241	170	71 %	48 %	186	46	25 %	31 %	187	31	17 %	21 %	105	32	30 %	27 %
	Retraités seuls	48	35	73 %	43 %	50	10	19 %	22 %	162	21	13 %	15 %	34	9	25 %	18 %
	Retraités en couple	102	76	75 %	43 %	94	15	16 %	21 %	179	25	14 %	19 %	55	14	25 %	15 %
	Actifs seuls	40	29	73 %	40 %	42	8	20 %	17 %	119	19	16 %	23 %	30	8	26 %	24 %
VM	Actifs en couple	106	69	65 %	47 %	88	19	22 %	24 %	114	18	16 %	25 %	42	15	36 %	50 %
	Familles monoparentales avec 2 enf.	181	138	76 %	57 %	138	23	17 %	22 %	162	24	15 %	22 %	77	16	21 %	44 %
	Couples avec 2 enfants	240	170	71 %	48 %	176	45	26 %	30 %	165	28	17 %	22 %	99	29	29 %	23 %
	Retraités seuls	50	36	72 %	43 %	41	10	25 %	28 %	130	20	15 %	20 %	30	9	29 %	24 %
	Retraités en couple	102	76	75 %	43 %	86	15	17 %	19 %	160	21	13 %	18 %	49	13	27 %	14 %

D'un point de vue du global, en considérant l'ensemble des postes composant les budgets historiques, et la possibilité d'AMI, une faible part des budgets (monétaires) trouve des AMI, comme le présente la figure ci-dessous :

Figure 1. Part du budget pour laquelle une alternative environnementalement moins impactante existe



Les sous parties suivantes précisent les résultats sur la présence d'AMI pour les 4 postes recensés dans ce tableau (comprenant le plus grand nombre de produits au sein des budgets), et présentent les motifs d'indisponibilité des AMI pour chacun des postes.

3.1. L'alimentation, poste budgétaire pour lequel l'offre d'alternatives moins impactantes est la plus étoffée

C'est dans le segment alimentaire que l'on trouve le plus d'offres d'AMI. C'est très majoritairement le label Bio qui fait office d'offre alternative la moins impactante. En poids

des produits alimentaires, c'est au sein des familles monoparentales avec deux enfants (57 % ou 58 %) puis avec un enfant (51 %), quel que soit le territoire, que l'on trouve la plus grande part d'alternatives disponibles pour couvrir le poste alimentation. Ceci s'explique par le fait que les produits alimentaires pour bébés et pour enfants ont plus souvent que la moyenne des AMI.

Quelles sont les raisons pour lesquelles il n'existe pas davantage d'offres d'AMI alimentaires accessibles au regard des normes de consommation incarnées par ces budgets ? Essentiellement, cela supposerait de changer de canal d'achat (passer du supermarché identifié dans les budgets historiques à un magasin biologique). Ce motif d'absence d'AMI dans les budgets concerne 78 % à 100 % des produits sans alternative moins impactante selon les configurations. D'autres motifs existent, parmi lesquels l'attachement à des marques (citées par les groupes de consensus) qui ne développent pas de gammes bio ; ou l'impossibilité de remplacer le produit sans changer de pratique.

3.2. Dans une moindre mesure, l'équipement, l'hygiène et l'habillement ont également des alternatives moins impactantes disponibles sans changer de pratiques

Concernant le poste « Équipement », il s'agit d'un poste composé de biens et services fort différents : literie, textile de maison, mobilier, jeux et jouets, entretien et nettoyage, bricolage et décoration, multimédia, petit et gros électroménager, etc. On trouve différents instruments d'action publique d'information de la qualité (étiquette énergie, indice de réparabilité...) et différents labels (labels ayant trait aux textiles par exemple...). Parmi ces sous-catégories, la possibilité de trouver des AMI est donc extrêmement variable : il existe nettement plus d'AMI dans les catégories de l'entretien et nettoyage et de gros électroménagers que dans celui de la décoration ou des multimédias.

Plus encore, la diversité des biens inclus sous ce poste et l'hétérogénéité des dispositifs d'information censés informer les consommateurs est frappante : elle nous renseigne sur la difficulté pour ces derniers à se repérer dans les différents signes de qualité existants. Entre leurs niveaux d'exigence, leur caractère d'allégation auto-édicte par les industriels et producteurs ou au contraire leur portage par une entité tierce, indépendante ; voire leur nature d'instruments déployés sous l'égide des pouvoirs publics (tel que l'indice de réparabilité) ; le paysage des labels et instruments censés équiper cognitivement les consommateurs est à la fois inégalement étayé selon les catégories de produits et apparaît très foisonnant.

Dans ce contexte, l'identification d'AMI dans le poste « Équipement » ne couvre qu'une partie minoritaire dans le budget des ménages consacré à ce poste (entre 15 % et 28 % selon les configurations de ménages et de territoires). L'impossibilité de trouver davantage d'AMI s'explique de plusieurs manières : pour nombre de produits indiqués dans les budgets historiques, il n'existe tout simplement pas d'AMI ; pour d'autres, il n'existe pas d'AMI dans le canal d'achat initial ; enfin, le différentiel de prix pour certaines AMI a conduit à les écarter, car il était tel qu'il incarnait un changement de pratiques, en changeant de gamme de produit acheté.

Le poste « Hygiène » revêt une hétérogénéité dans son contenu, mais également dans la place qu'il occupe selon les configurations de ménages (il est notamment bien plus réduit chez les hommes que les femmes). Mais au travers des différentes configurations de ménages, on trouve systématiquement une part de produits ayant une AMI plus élevée pour les femmes que

pour les hommes laissant penser à des gammes de produits AMI plus développées à l'attention des femmes. On trouve une minorité de produits pouvant trouver une AMI (représentant 12 % à 50 % des dépenses de ce poste selon les configurations). Les explications à cette part variable et relativement faible au global d'AMI dans le poste « Hygiène » sont les suivantes (et rejoignent les explications sur le poste « Équipement » traité ci-dessus) : les labels référencés par l'ADEME couvrent une faible part des produits effectivement compris dans les budgets (par exemple, ils ne traitent pas des produits types déodorants ou brosses à dents). De plus, dans le cas des produits qui pourraient être couverts par des dispositifs de qualité recensés par l'ADEME, on retrouve un hiatus entre le nombre de labels existants, référencés et jugés fiables par l'ADEME (11), et ceux effectivement rencontrés dans les canaux d'achats (principalement grandes surfaces et drives associés) (4). On peut faire l'hypothèse que ces labels ne sont pas déployés dans ce type de canal d'achat et que l'obtention des produits correspondant supposerait donc une évolution des pratiques de consommation.

Enfin, l'habillement présente quelques AMI également. Tout d'abord, la structure de ce poste au travers des différents configurations de ménages est similaire avec le poste « Hygiène » ci-dessus : un plus grand nombre de produits pour les femmes ; mais également un différentiel important entre les labels référencés par l'ADEME (8), et l'extrême variété des signes et labels visant à démarquer la qualité d'un produit. Outre la variabilité des périmètres de chacun des signes de qualité (tantôt sur le processus, tantôt sur le produit fini,...), outre que certains signes relèvent davantage de l'allégation non vérifiée, ou d'une étiquette déployée par la marque elle-même, le problème de l'exigence des labels et de leur foisonnement se pose également : l'ADEME par exemple identifie le label Oeko-Tex « Made in Green » comme étant ambitieux d'un point de vue environnemental. Or, c'est une version autre, l'Oeko-Tex « Standard 100 » qui est effectivement la plus répandue dans l'industrie textile, cette version étant davantage un label traitant d'enjeux sanitaires pour le consommateur final que d'enjeux environnementaux dans le processus de production. Au regard de ce hiatus, la même conclusion qu'opérée plus haut (concernant le poste « Équipement ») s'impose : d'abord, on peut douter de l'utilité de ces différents signes pour outiller et guider les consommateurs dans leurs achats ; ensuite, l'étude constate la diffusion très inégale des différents labels sur les marchés des biens de consommation. Par conséquent, selon les critères et labels retenus comme fiables, ce sont seulement 16 à 31 % du budget « Habillement » des ménages qui sont susceptibles d'AMI, avec l'identification notamment de coton Bio. Lorsqu'aucune AMI n'a pu être trouvée, c'est notamment du fait de l'absence d'alternative au sein du canal d'achat historiquement défini par les groupes de consensus, de l'absence des labels et critères au sein de ces canaux, et enfin du fait d'un changement de gamme de prix (cette hausse de prix concerne 4 % à 11 % des produits d'habillement selon la configuration de ménage).

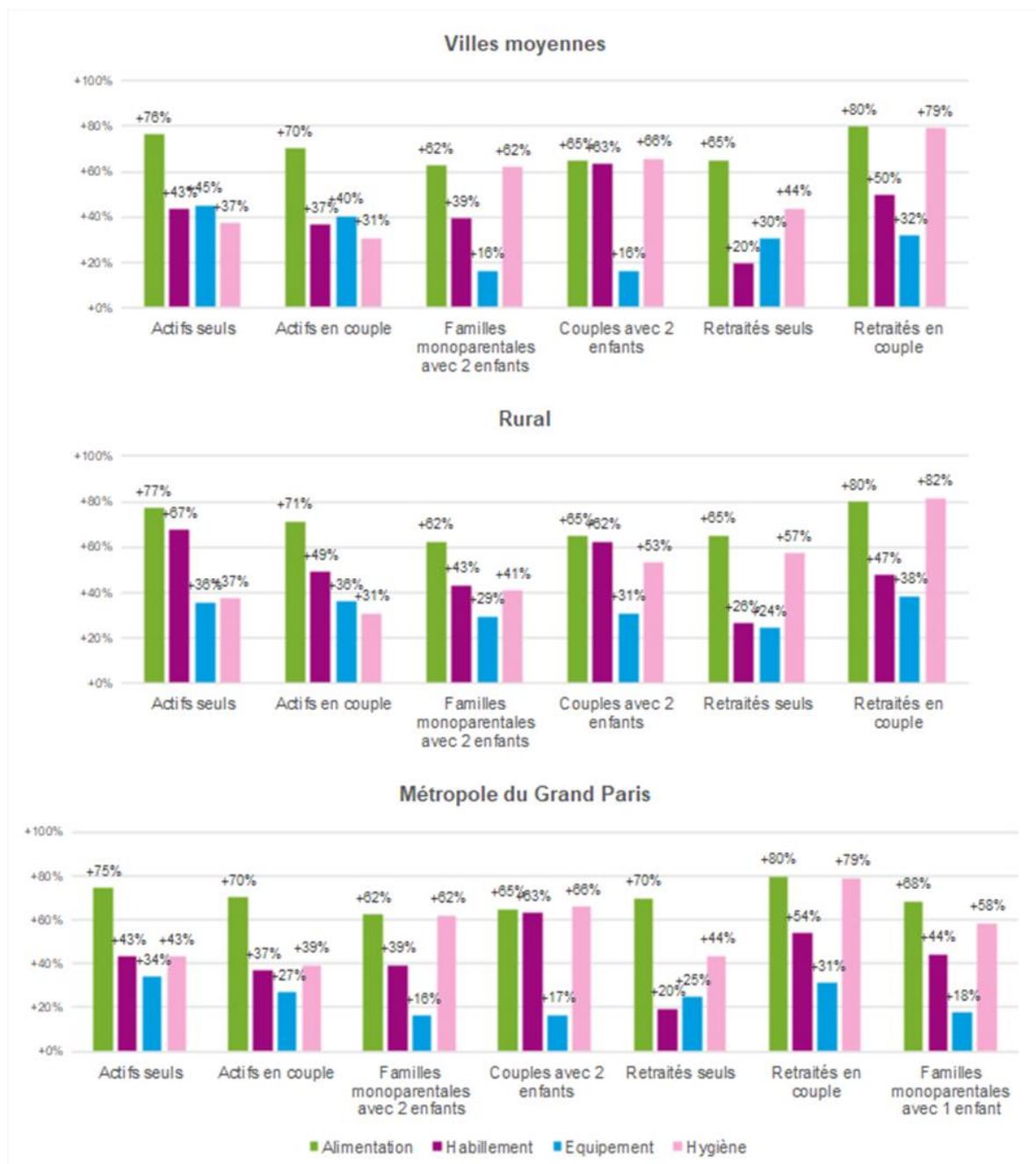
4. Analyse du surcoût moyen des alternatives moins impactantes

L'intérêt de la méthode des « Budgets de Référence » est de fonder un travail de valorisation économique à partir d'un recueil *via* des groupes de consensus de ce que sont les normes de décence (et les formes de consommation afférentes). Ceci passe par une description très fine du contenu des paniers de biens et services incarnant différents types de ménages, dans trois types de configuration géographique. Dans la partie précédente, nous avons montré comment ces budgets pouvaient être actualisés pour introduire, à pratiques de consommation inchangées, des produits représentant des AMI. En complément de cette analyse de la disponibilité des AMI dans les canaux d'achats et gammes identifiés dans les budgets, cette section présente l'accessibilité de ces alternatives d'un point de vue de leur coût.

4.1. Le passage à une alternative moins impactante implique généralement un surcoût important

Pour la plus grande partie des produits, les AMI impliquent un surcoût pour les ménages, et ce malgré la règle de maintien des gammes équivalentes dans la recherche des alternatives moins impactantes pour l'environnement. L'analyse de ces surcoûts ne montre pas de grande disparité d'un territoire à l'autre. Les variations des surcoûts tiennent principalement à la composition des contenus des budgets selon les différentes configurations de ménages, comme le montre la figure ci-dessous.

Figure 2. Surcoût moyen des alternatives moins impactantes (parmi les items ayant une alternative dans le budget)



Sur le poste « Alimentation », le surcoût varie entre + 62 % et + 80 %, selon les configurations de ménages. De manière assez systématique, ce sont dans les configurations de ménages les plus nombreuses que l'on parvient à augmenter le nombre de produits alimentaires alternatifs. Pour autant, les produits consommés par les enfants, et donc AMI ont un surcoût moyen plus faible que les produits à destination des adultes. Plus précisément, si l'on observe les produits particulièrement ciblés pour bébés dans les budgets, les AMI ont un surcoût moyen qui n'est comparativement que de 26 %. Dans les configurations d'actifs en couple avec deux enfants, le surcoût des AMI pour l'enfant entre 11 et 14 ans est de + 56 %. De tels résultats invitent à penser des stratégies de marques et des acteurs de la distribution très différentes en fonction des consommateurs, à la fois sur la multiplication de l'offre d'AMI mais aussi sur leur stratégie de prix.

Concernant l'habillement, les AMI sont plus onéreuses, les produits alternatifs moins impactants étant généralement plus chers. Ainsi, quoique les alternatives accessibles sur le marché du point de vue de leur positionnement et de leur canal d'achat, le poste habillement induit un surcoût estimé entre + 20 et + 67 %²⁶⁷ selon les configurations de ménage.

Le surcoût moyen du poste « Équipement » apparaît nettement plus faible comparé aux autres postes ici présentés (ne dépasse pas les + 45 % et avoisine au plus bas les + 16 %). Deux éléments doivent être apportés autour de ce poste : d'une part, l'estimation de ce surcoût est prudente, dans la mesure où les hausses de prix trop importantes par produits ont été écartées de ce calcul (si le prix de l'AMI est deux fois supérieur au prix du produit initial, l'alternative a été considérée comme un changement de gamme). D'autre part, l'hétérogénéité de ce poste « Équipement » masque également des surcoûts très variables selon les sous-catégories : si le surcoût est homogène entre les ménages dans le gros électroménager (+ 30 à + 67 % selon les configurations), il est plus variable dans le multimédia (de + 6 % à + 132 %). Pour le cas des produits de nettoyage et entretien, il est cette fois très variable, engendrant tantôt des économies, tantôt des surcoûts (de - 38 % à + 27 %).

Le poste « Hygiène » enfin, est marqué par une certaine variabilité dans le surcoût qu'il engendre : ces surcoûts oscillent entre + 31 % et + 82 % pour les items ayant une alternative. Au regard de la composition de ce poste, les surcoûts les plus importants concernent les configurations avec enfant(s), dont les besoins en produits d'hygiène sont spécifiques et moins mutualisables, et les configurations de retraités en couple.

4.2. Un impact budgétaire relativement faible à l'échelle des budgets totaux, conséquence d'une faible accessibilité des AMI dans les normes de consommation incarnées dans les BdR

Comme nous l'avons montré dans la partie 3, la disponibilité des alternatives moins impactantes pour l'environnement est au mieux modérée, voire faible. La partie 4 permet d'apprécier le surcoût engendré par ces AMI, quoique ce surcoût ne concerne qu'un nombre limité de produits des budgets des ménages. De ces deux premiers résultats, il résulte un impact budgétaire assez limité sur les budgets totaux. Le tableau 2 ci-dessous montre que

²⁶⁷ Ces chiffres dans les tableaux présentent des moyennes pour les personnes seules : si l'on distingue hommes et femmes, la variabilité se fait plus importante, entre + 18 % et + 104 %.

l'ordonnancement des budgets de référence historiques dans leur version actualisée 2023 et les budgets moins impactants pour l'environnement reste le même²⁶⁸.

Tableau 2. Comparaison de la valorisation des budgets de référence et des budgets environnementalement moins impactants (en euros)

Configuration de ménage	<i>Parc social</i>			<i>Parc privé</i>			<i>Propriétaire ou accédant</i>		
	BdR (EUR)	BdR moins impact (EUR)	% surcoût moins impact. <i>impact.</i>	BdR (EUR)	3dR moins impact (EUR)	% surcoût moins impact. <i>impact.</i>	BdR (EUR)	BdR moins impact (EUR)	% surcoût moins impact. <i>impact.</i>
MGP Actifs seuls	2 176	2 253	+3,5 %	2 604	2 681	+3,0 %	-	-	-
MGP Actifs en couple	2 966	3 126	+5,4 %	3 405	3 565	+4,7 %	-	-	-
MGP Familles monoparentales avec 2 enf.	3 526	3 734	+5,9 %	5 105	5 312	+4,1 %	-	-	-
MGP Couples avec 2 enfants	3 906	4 262	+9,1 %	5 332	5 688	+6,7 %	-	-	-
MGP Retraités seuls	2 106	2 175	+3,3 %	2 543	2 612	+2,7 %	1 870	1 939	+3,7 %
MGP Retraités en couple	3 226	3 378	+4,7 %	3 882	4 034	+3,9 %	3 042	3 193	+5,0 %
MGP Familles monoparentales avec 1 enf.	2 976	3 115	+4,7 %	3 663	3 803	+3,8 %	-	-	-
Rural Actifs seuls	1 721	1 772	+3,0 %	-	-	-	2 011	2 062	+2,5 %
Rural Actifs en couple	-	-	-	-	-	-	2 957	3 112	+5,2 %
Rural Familles monoparentales avec 2 enf.	3 705	3 860	+4,2 %	-	-	-	4 038	4 193	+3,8 %
Rural Couples avec 2 enfants	-	-	-	-	-	-	4 391	4 658	+6,1 %
Rural Retraités seuls	-	-	-	-	-	-	1 641	1 688	+2,9 %
Rural Retraités en couple	-	-	-	-	-	-	2 465	2 633	+8,0 %
VM Actifs seuls	1 676	1 726	+3,0 %	1 813	1 863	+2,8 %	-	-	-
VM Actifs en couple	2 275	2 412	+6,0 %	2 438	2 575	+5,6 %	-	-	-
VM Familles monoparentales avec 2 enf.	2 992	3 174	+6,1 %	3 331	3 513	+5,4 %	-	-	-
VM Couples avec 2 enfants	3 771	4 069	+7,9 %	4 054	4 353	+7,4 %	-	-	-
VM Retraités seuls	1 844	1 907	+3,4 %	2 044	2 106	+3,1 %	1 660	1 723	+3,8 %
VM Retraités en couple	2 618	2 785	+6,4 %	2 794	2 961	+6,0 %	2 450	2 616	+6,8 %

²⁶⁸ Au-delà de la faible disponibilité et accessibilité des alternatives moins impactantes sur les postes que nous nous sommes attachés à détailler ici – alimentation, hygiène, équipement, habillement – le faible poids est accentué par la faible possibilité de trouver des alternatives sur d'autres postes structurants du budget total, comme c'est le cas notamment du Logement.

Pour toutes les configurations de ménages, et pour tous les territoires, le budget environnementalement moins impactant est plus élevé que sa version historique réactualisée au niveau de prix de 2023. La hausse entre ces deux budgets – budgets historiques réactualisés et budgets moins impactants – ne montre pas de différences territoriales fortes. Son explication tient plutôt à la composition des ménages et, partant, à la composition des budgets. Ainsi, ce sont les configurations de ménages comptant le plus d'individus, et notamment la présence d'enfants, qui subissent le surcoût le plus important. Rappelons différents éléments pour comprendre ce résultat : les budgets des ménages les plus nombreux sont constitués d'un plus grand nombre de produits et de services, et les produits répondent à des usages spécifiques à certains membres de ces ménages (par exemple produits d'hygiène spécifiques aux jeunes enfants). De plus, les gammes de produits AMI pour enfants sont plus développées que pour d'autres cibles de consommateurs. Tout ceci explique que le volume d'AMI soit plus important pour ces ménages.

Conclusion

S'inscrivant dans la philosophie des budgets de référence²⁶⁹, ce travail prolonge l'exercice pour y adjoindre des questions sur la possibilité d'une transition écologique de la consommation des ménages. En effet, en partant des BdR historiques, sans mettre à mal l'inventaire des produits et services issu des consensus élaborés avec les participants des enquêtes BdR précédentes, et en cherchant les alternatives environnementales moins impactantes disponibles sans changer les pratiques de consommation sous-jacentes, cette étude porte deux résultats principaux :

- L'offre de produits alternatifs moins impactants pour l'environnement est relativement faible, voire modérée (dans le cas de l'alimentaire) si l'on poursuit les normes de consommation visant à composer des budgets pour vivre décemment, permettant d'être intégré socialement. Ainsi, en s'en tenant aux fonctionnalités des produits qui avaient été sélectionnés, aux gammes d'achat et aux canaux d'achats spécifiques (supermarchés, drives, chaînes de prêt à porter) ; il apparaît qu'un grand nombre de produits qui font aujourd'hui partie des normes de consommation ne relevant ni de la survie, ni du luxe – c'est là tout le principe de construction de ces budgets pour vivre décemment – n'ont pas d'équivalents qui soient des alternatives moins impactantes pour l'environnement.
- L'offre d'alternatives moins impactantes, lorsqu'elle existe, est très majoritairement plus coûteuse que le produit initial. Ainsi, en restant dans le cadre des budgets et sans présager de changements de pratiques que devraient opérer les ménages, la consommation de produits étiquetés, labelisés ou identifiables comme étant moins impactants induit un surcoût. On comprend ainsi qu'elle n'est pas – au regard des situations économiques variées des ménages français – accessible à tous et toutes.

Par conséquent, et à rebours de nombreux travaux qui postulent et enjoignent les changements de pratiques de consommation de la part des ménages et des consommateurs, en bout de chaîne, ce travail propose des enseignements contribuant aux réflexions sur la conduite

²⁶⁹ Lelièvre, M. (dir.) (2022), *Les budgets de référence en milieu rural, en ville moyenne et en Métropole du Grand Paris - Nouvelles pistes pour l'inclusion sociale*, Paris, CNLE, les-budgets-de-reference-nouvelles-pistes-inclusion-sociale-rapport-2022-cnle.pdf (sante.gouv.fr)

de l'action publique en deux sens : d'abord, dans une perspective de justice sociale, mais aussi dans le sens et l'outillage des politiques publiques de transition.

Encadré 1. Limites et perspectives de travail

Ici, nous n'avons traité que de quatre secteurs de consommation, à l'exclusion de postes budgétaires majeurs que sont le logement et le transport. Ceux-ci font l'objet d'un traitement particulier, la méthode historique des BdR sur ces deux postes n'étant pas aisément remobilisable pour poser les enjeux écologiques.

Cette étude poursuit un raisonnement théorique « à pratiques de consommation inchangées ». Elle vise à isoler de l'exercice les hypothèses d'évolution des pratiques, afin de faire un premier travail de comparaison à partir des pratiques inscrites au sein des BdR historiques. Elle permet de mettre à distance un message souvent émis, insistant sur la nécessité d'évolution des pratiques de consommation en faisant fi des inerties des normes de consommation, pour se concentrer sur l'état de l'offre « mainstream », dans des pratiques de consommation elles-mêmes courantes (supermarchés...).

Néanmoins, il est évidemment nécessaire de considérer l'aspect dynamique des normes de consommation, qu'il soit favorable ou non aux enjeux écologiques : multiplication des équipements numériques, évolution des gabarits des véhicules, recours croissants à la seconde main sont autant de pratiques de consommation qui se sont développées depuis la construction des BdR historiques. Dans la perspective de réduction de la consommation et de la sobriété, évoquée en introduction, un certain nombre de pratiques d'allongement de la durée de vie, de récupération et de réparation également auraient à être considérées : d'une part, elles existent au sein de catégories de population, et notamment des ménages les plus pauvres, tout en n'étant actuellement pas étiquetées comme écologiques ; d'autre part, des travaux documentant ces diverses pratiques montrent qu'elles permettent parfois une réduction des dépenses pour les ménages qui les pratiquent²⁷⁰. C'est l'objet d'un travail en cours de conception que de (re)questionner le contenu même des budgets de référence des ménages sur différents territoires pour mieux prendre en compte les évolutions des normes de consommation en régime de transition écologique, et ce en considérant toujours de manière centrale la décence du niveau de vie afférent.

Consommation et justice sociale : des inégalités dans la capacité à s'inscrire dans une consommation « moralisée » et à « faire sa part »

Ce travail interroge sur les enjeux d'une transition écologique qui soit accessible à toutes et tous, dans laquelle chacun serait en mesure théoriquement, de pouvoir se conformer aux messages d'action publique indiquant « chaque geste compte », que l'engagement écologique consiste à « mieux consommer » ou « mieux se nourrir », s'appuyant sur une figure désormais bien installée du « consomm'acteur », et ce malgré les travaux scientifiques et études relevant les écueils d'une stratégie misant principalement sur ce mécanisme, ainsi que sur l'inefficacité d'une telle figure à atteindre de vastes pans de la population ou à se transposer dans un

²⁷⁰ Rogissart, L., Bellasen, V., Foucherot, C. (2021), « Une alimentation plus durable augmente-t-elle le budget des consommateurs ? », *Point climat*, n° 67, I4CE, p. 1-6, <https://www.i4ce.org/wp-content/uploads/Point-Climat-Une-alimentation-plus-durable.pdf>

mouvement plus général et plus structurel de la société²⁷¹. Dans la lignée de ces travaux, qui traitent volontiers des effets des messages de politiques publiques sur les pratiques alimentaires ou sanitaires²⁷², ou mettant en avant les appropriations différenciées des messages et des pratiques dites écologiques²⁷³, ce travail produit un résultat complémentaire. Se situant non dans l'étude d'une catégorie de population spécifique, mais dans le sillage de la production d'indicateurs alternatifs répondant aux enjeux d'atteinte d'un niveau de vie décent, l'étude ne traite pas de l'ensemble des segments de l'offre. Elle porte au contraire sur les consommations courantes, jugées suffisantes et accessibles pour se sentir intégré socialement. L'étude met ainsi en exergue l'insuffisance de l'offre dans les canaux d'achats couramment utilisés (supermarchés, grandes enseignes...), sur des produits de gammes accessibles économiquement (marques distributeurs disponibles et accessibles sur tout le territoire métropolitain).

Également, ce travail remet en question la figure d'un consommateur éclairé comme principal moteur de la transition écologique. Les labels signaux de qualité sont censés outiller des consommateurs et consommatrices en recherche d'information, portant la promesse d'un choix « éclairé » et « rationnel »²⁷⁴. Or, pour de nombreux produits, le travail de recherche d'alternatives moins impactantes suppose un premier travail de compréhension des labels et signes de qualité eux-mêmes ; puis un travail de recherche de ces exigences, dans des gammes et canaux d'achats cohérents. Pour ces deux opérations, la tâche est ardue : au-delà des labels d'État, des certifications solides, il existe un grand nombre de qualifications et d'allégations dont les engagements ne sont pas lisibles. En outre, si tant est que les consommateurs parviennent à se repérer, la diffusion concrète sur les marchés, l'accessibilité à la fois géographique et économique de certains produits est parfois très limitée. Dans un tel contexte, il semble que pour les consommateurs, l'usage « éclairé » de ces dispositifs repose non seulement sur l'hypothèse d'une forte volonté de s'informer, mais aussi du temps disponible à l'information en amont de l'achat et durant l'achat lui-même, voire une expertise et des compétences particulières pour s'approprier de tels outils. Ceci invite à questionner l'efficacité de ces outils du point de vue de leur rôle pour les consommateurs, puisque c'est en partie de la sorte qu'ils sont présentés par les acteurs de politiques publiques plaidant pour une action publique travaillant particulièrement l'outillage informationnel du consommateur comme mécanisme de transformation des filières. S'il ne s'agit pas forcément ici d'appeler à une réduction du nombre de ces signaux, il apparaîtrait *a minima* utile d'évaluer, secteur par secteur, l'efficacité de ces labels : qui atteignent-ils ? Pour quelles transformations effectives des

²⁷¹ Barral, S. et Soutjis, B. (2023), « De quoi *Homo ecologicus* est-il le nom : Les impasses d'une politique des individus face à la crise environnementale », *Revue Française de Socio-Économie*, n° 31, p. 7-22, <https://doi.org/10.3917/rfse.031.0007> ; Dubuisson-Quellier, S. (2018), *La consommation engagée*, Paris, Presses de Sciences Po ; Dubuisson-Quellier, S. et Nouguez, É. (2022), « Chapitre 6. Quand les interventions publiques ciblent les comportements individuels », in Borraz O., *La société des organisations*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 109-123, <https://doi.org/10.3917/scpo.borra.2022.01.0109>.

²⁷² Comby, J. et Grossêté, M. (2012), « “Se montrer prévoyant” : une norme sociale diversement appropriée », *Op.cit.* ; Régnier, F. et Masullo, A. (2009), « Obésité, goûts et consommation : intégration des normes d'alimentation et appartenance sociale », *Revue française de sociologie*, vol. 50, p. 747-773. <https://doi.org/10.3917/rfs.504.0747>.

²⁷³ Coulangeon, P., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. (2023), *La conversion écologique des Français. Contradictions et clivages*, Paris, Puf.

²⁷⁴ Dubuisson-Quellier, S. (2016), « Chapitre 5 : Gouverner (par) les conduites des consommateurs : le cas de la politique publique de consommation durable », in Dubuisson-Quellier, S., *Gouverner les conduites*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 193-228, <https://doi.org/10.3917/scpo.dubui.2016.01.0193> ; Bergeron, H., Castel, P., Dubuisson-Quellier, S., Nouguez, E. et Pilmiss, O. (2020), « Governing by Labels? Not That Simple : The Cases of Environmental and Nutritional Policies in France », in Laurent, B. et Mallard, A., *Labelling the Economy*. Palgrave Macmillan, Singapore, https://doi.org/10.1007/978-981-15-1498-2_7.

marchés ? Ces instruments de politiques publiques par le marché sont-ils en mesure de répondre à des enjeux d'inclusion et d'accessibilité de la transition écologique ?

Enfin, cette mise en exergue de l'inaccessibilité relative des alternatives moins impactantes dans les normes de consommation édictées par les budgets pour une vie décente (faible disponibilité de l'offre AMI et surcoûts visibles), peuvent se lire à l'aune des inégalités économiques. Dans une société où la consommation reste un vecteur d'intégration sociale majeure, mais dans laquelle le sentiment d'appauvrissement progresse²⁷⁵, la question se pose alors, de l'inégale possibilité de se projeter dans l'avenir²⁷⁶. Il semble ainsi que les enjeux environnementaux dans la consommation puissent être le théâtre de cet « avenir confisqué » : les discours publics tendant à enjoindre à l'action environnementale, à « moraliser » la consommation, sans action de politiques publiques sur le déploiement d'une offre nombreuse, diffuse et accessible, produisent des inégalités dans la possibilité, pour les différents ménages, de poursuivre une vie décente tout en se conformant aux messages reflétant la montée des préoccupations climatiques et environnementales.

D'indispensables politiques publiques pour structurer et rendre accessibles les offres environnementalement moins impactantes

Ce travail interroge, davantage que la demande, l'offre de produits, et les politiques publiques à mettre en œuvre pour mettre en ordre de bataille les secteurs de production. En premier lieu, ce travail met en valeur la faiblesse de l'offre correspondant à une norme de consommation construite pour refléter un niveau de vie décent. Coûteuse et peu accessible économiquement, l'alternative écologique semble, au regard des BdR historiques, peu accessible. Ceci interroge sur la capacité des pouvoirs publics à « massifier » la transition, entendue comme un impératif de rendre accessible au plus grand nombre des produits environnementalement moins impactants. Plus précisément, ce travail met en avant l'existence de segments très inégalement développés au sein même de la norme de consommation édictée par la méthode participative des BdR : les produits pour enfants sont plus nombreux et induisent un surcoût moindre que les produits pour adultes (c'est particulièrement le cas de l'alimentation). Ceci interroge précisément les stratégies de marques et de segmentation mises en place par les distributeurs. On pourrait ainsi considérer que les pouvoirs publics seraient en mesure de produire des dispositifs de différents ordres afin de dynamiser une offre alternative, moins impactante, à moindre coût.

Quant à l'organisation de l'offre, un autre résultat tient au fossé rencontré entre des labels et des signaux de qualité qui peuvent parfois sembler nombreux, référencés par l'ADEME comme étant robustes, et leur absence parfois criante au sein des gammes et des canaux d'achats explorés dans ce travail, dans la droite ligne des BdR historiques. En effet, au-delà d'équiper des consommateurs envisagés comme rationnels, les labels sont pensés comme

²⁷⁵ La proportion des Français qui se considèrent comme pauvres est passée de 13 % en 2015 à 20 % en 2022 - DREES. (2023), « L'opinion des Français sur la pauvreté et l'exclusion », <https://drees.solidarites-sante.gouv.fr/sites/default/files/2023-09/MS2023-Fiche%2005%20-%20L%20E2%80%99opinion%20des%20Fran%C3%A7ais%20sur%20la%20pauvret%C3%A9%20et%20l%E2%80%99exclusion.pdf>). Dans le contexte d'inflation actuel, on peut également mentionner l'absence de suivi des salaires vis-à-vis du niveau de l'inflation : dans la mesure où le Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance (SMIC) est indexé sur le niveau de l'inflation, une part croissante des salariés Français se retrouve mécaniquement à s'approcher du niveau du SMIC, ceci participant d'un sentiment de déclassement relatif d'une partie des travailleurs - DARES. (2023), Salaire minimum interprofessionnel de croissance. Rapport 2023, <https://dares.travail-emploi.gouv.fr/publication/salaire-minimum-interprofessionnel-de-croissance-rapport-2023>.

²⁷⁶ Duvoux, N. (2023), *L'avenir confisqué. Inégalités de temps vécu, classes sociales et patrimoine*, Paris, Puf.

des outils de politiques publiques à même d'orienter les stratégies concurrentielles des organisations économiques vers l'intégration d'une qualité environnementale. Or, les résultats ici invitent à questionner l'efficacité de ces labels pour diffuser cette qualité et la rendre accessible au plus grand nombre. On peut en effet faire l'hypothèse que sur un bon nombre de produits, dont notamment l'habillement, c'est davantage sur des marchés et des segments de clientèle privilégiés et « de niche » que s'opère cette concurrence sur la qualité environnementale. Du point de vue de la mise en œuvre de la transition, ensuite, ces résultats invitent à une prise de distance vis-à-vis de la logique d'action assez largement installée d'une logique de consommateurs individuels qu'il s'agirait de « responsabiliser ». En effet, ce travail invite à penser, dans le sillage de travaux experts récents concernant l'alimentation spécifiquement²⁷⁷, la responsabilité de la puissance publique elle-même à intervenir sur l'environnement économique lui-même, autrement dit en pensant les moyens de transformations de filières non seulement de la production mais aussi des acteurs de la distribution ; tout en agissant pour l'accessibilité sociale de ces offres moins impactantes.

²⁷⁷ HCC. (2024), « Accélérer la transition climatique avec un système alimentaire § bas carbone, résilient et juste », *Rapport thématique du HCC*, Paris, HCC, https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2024/01/2024_HCC_Alimentation_Agriculture_25_01_webc_vdef_c.pdf ; Brocard, C. et Saujot, M. (2023), *Environnement, inégalités, santé : quelle stratégie pour les politiques alimentaires françaises ?*, Rapport IDDRI, Paris, https://www.iddri.org/sites/default/files/PDF/Publications/Catalogue%20Iddri/Etude/202304-ST0123-SNANC_1.pdf

Chapitre 5 : La contrainte écologique paradoxale des ménages pauvres et modestes, et ses déclinaisons

Maël Ginsburger

Les recherches actuelles — notamment en sociologie et en économie — soulignent l'ampleur des inégalités entre classes sociales du point de vue des contributions aux dégradations environnementales (voir Chapitre 1). En particulier, elles mettent en évidence la contribution plus importante des ménages les plus aisés aux émissions de gaz à effet de serre, notamment du fait de leurs modes de vie. Par leur consommation abondante, leurs déplacements plus fréquents et pour des destinations plus lointaines, ou les surfaces de chauffage plus importantes associées à des logements plus spacieux, les personnes disposant d'un revenu plus élevé tendent à avoir une empreinte carbone plus importante. Toutefois, ce lien entre revenu et ampleur des émissions est loin d'être linéaire : Pottier et ses coauteurs²⁷⁸ pointent par exemple l'effet modérateur de la localisation géographique, qui induit, chez les ménages du premier décile résidant en zone rurale, une empreinte carbone équivalente à celle des ménages du 6^e décile résidant dans un centre urbain.

Dans ce chapitre, nous explorons le lien entre contributions aux dégradations environnementales et inégalités de revenu en France à partir de deux outils complémentaires à l'approche en termes d'empreinte carbone, qui est la plus couramment mobilisée. L'empreinte carbone — qui mesure le volume de gaz à effet de serre induit par la consommation (et parfois aussi les investissements) de chaque individu ou de chaque ménage — est une mesure indispensable pour analyser les effets sur l'environnement des inégalités entre territoires et groupes sociaux. Elle demeure pourtant insuffisante lorsqu'il s'agit d'évaluer les causes et les mécanismes qui génèrent de telles « disproportions »²⁷⁹ entre différents territoires ou groupes sociaux. L'agrégation des volumes d'émission de gaz à effet de serre associés aux différentes pratiques des ménages (de déplacement, d'alimentation, de consommation d'énergie, d'achats de biens) repose sur une « convention d'équivalence »²⁸⁰ particulière : ainsi, deux ménages ayant la même empreinte carbone apparaîtront — implicitement — comme équivalents du point de vue de leur responsabilité dans le changement climatique.

Or cette mise en équivalence (nécessaire afin de produire une mesure quantifiée) repose sur un double effacement : (1) un effacement des pratiques réelles auxquelles sont associés des volumes de gaz à effet de serre donnés et (2) un effacement des contraintes objectives auxquelles les ménages sont inégalement soumis dans la réalisation de telles pratiques. Autrement dit, un individu prenant l'avion cinq fois dans l'année pour des voyages d'agrément pourra apparaître — du point de vue de sa responsabilité climatique — comme équivalent à un

²⁷⁸ Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Revue de l'OFCE*, n° 169, p. 73-132.

²⁷⁹ Nous reprenons la notion de « disproportionnalité » mobilisée notamment par Kennedy, E. H., Krahn, H. et Krogman, N. T. ([2014], « Egregious emitters : Disproportionality in household carbon footprints », *Environment and Behavior*, vol. 46, n° 5, p. 535-555) pour analyser les écarts entre ménages du point de vue de l'effet de leurs styles de consommation sur l'environnement.

²⁸⁰ Desrosières, A. (2001), « Entre réalisme métrologique et conventions d'équivalence : les ambiguïtés de la sociologie quantitative », *Genèses*, n° 43, p. 112-127.

individu vivant dans une zone isolée et utilisant quotidiennement sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail.

Dans ce chapitre, nous mobilisons deux autres types de mesure afin de mieux saisir les inégalités écologiques et la place qu’occupent les ménages pauvres et modestes dans celles-ci. D’abord, nous introduisons l’enjeu des conditions de vie inégales auxquelles les ménages sont confrontés pour adopter des pratiques moins émettrices, et le mesurons au travers d’un indice synthétique : l’Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation (ICD). Cet indice fournit une première mesure quantifiée des contraintes objectives auxquelles les ménages font face pour adapter leurs comportements de consommation aux injonctions liées à la transition écologique. Directement opérationnalisable à partir des données de l’enquête Budget de Famille (INSEE – voir Encadré 1), il ne prétend en aucun cas circonscrire l’ensemble des obstacles – hétérogènes selon les ménages – au verdissement des modes de vie. Il a d’abord vocation à initier une démarche et ouvrir une discussion sur la construction d’une mesure standardisée des contraintes pesant sur l’ajustement des ménages aux objectifs de la transition écologique. Ensuite, à travers l’analyse de l’espace social des pratiques environnementales, nous analysons la manière dont les pratiques environnementales se combinent différemment entre les ménages aisés ou très aisés et les ménages pauvres ou modestes — et au sein de ces derniers. Nous nous appuyons pour cela sur deux enquêtes renseignant sur la consommation et les rapports à l’environnement des Français, l’enquête Budget de Famille (INSEE) et le panel Étude Longitudinale par Internet Pour les Sciences Sociales (ELIPSS) (CDSP) (voir Encadré 1).

Encadré 1 : Les enquêtes sur la consommation et l’environnement

Ce chapitre repose sur l’exploitation de deux enquêtes récentes comportant de riches questions sur la consommation et/ou les rapports à l’écologie : les enquêtes Budget de Famille de l’INSEE et le Panel ELIPSS du CDSP.

Réalisée tous les 5 à 10 ans, l’Enquête Budget de Famille (BDF) de l’INSEE permet d’interroger un large échantillon de ménages résidant en France, tirés au hasard à partir de l’échantillon principal du recensement afin de recueillir des informations sur leurs ressources et dépenses. L’échantillon métropolitain de l’édition 2017, sur lequel s’appuie ce chapitre, réunit 12 081 ménages, interrogés sur plusieurs vagues réparties sur une année. La collecte des données s’appuie sur des carnets dans lesquels les répondants indiquent chaque dépense effectuée au cours d’une période d’une semaine, ainsi que sur des entretiens en face à face pour aborder les caractéristiques résidentielles, financières et sociales, les dépenses périodiques ou exceptionnelles, et les aliments produits pour la consommation propre du ménage (autoconsommation alimentaire). Cette enquête a fait l’objet d’un travail de thèse²⁸¹ qui a permis de construire des variables documentant — au-delà des budgets et coefficients budgétaires associés à différents postes de consommation — des volumes de biens et services. Elle a également permis de calculer des estimations d’empreinte carbone par ménage, sur lesquelles ce chapitre s’appuie²⁸².

²⁸¹ Ginsburger, M. (2023), *L’écologie en pratiques : consommation ordinaire et inégalités en France depuis les années 1980*, Thèse de doctorat en sociologie, sous la direction de Coulangeon, Ph. Et Petev, I, Institut d’études politiques de Paris-Sciences Po.

²⁸² Pottier, Eguienta et Combet ([2024], Uncertainty in allocating carbon footprint: The case of French households, *Working Paper*.

Le dispositif ELIPSS, mis en œuvre par le CDSP avec le soutien du CNRS et de Sciences Po, est un panel probabiliste, reposant sur un échantillon d'environ 2 600 personnes qui répondent tous les mois à des questionnaires conçus par des équipes de recherche en sciences humaines et sociales. La collecte a lieu par internet, auprès d'un échantillon représentatif de la population résidant en France métropolitaine, âgée de plus de 18 ans. Ce chapitre s'appuie sur deux de ces enquêtes : l'enquête Styles de Vie et Environnement²⁸³ (SVEN) administrée en 2017 et le Baromètre Écologie Environnement²⁸⁴ (BEE) administré pour la première fois en 2023. Celles-ci abordent un ensemble de variables d'opinion relatives aux enjeux environnementaux et de questions relatives aux pratiques de consommation associées à l'environnement.

1. Appréhender les inégalités écologiques par les contraintes pesant sur la décarbonation des styles de vie.

Dans une première partie, nous analysons les inégalités entre ménages du point de vue de l'ampleur et de la nature des contraintes pesant sur la réduction de l'empreinte environnementale de leurs modes de vie, à partir de l'enquête Budget de Famille. Nous construisons et analysons pour cela un Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation. Nous montrons comment les ménages les plus pauvres sont tout à la fois moins émetteurs et plus contraints pour faire décroître leurs émissions que les ménages les plus riches.

1.1. Niveaux de vie, consommation et empreinte carbone

Du point de vue du lien entre empreinte carbone et niveau de vie, l'enquête Budget de Famille 2017 laisse transparaître des écarts de nature comparable à ceux observés en 2011²⁸⁵. En particulier, les 10 % des ménages dont le niveau de vie est le moins élevé émettraient en moyenne 11,76 tonnes équivalent CO₂ par an, soit 2,4 fois moins que les 10 % des ménages les plus aisés. Dans Budget de Famille, le lien entre l'empreinte carbone estimée et le percentile de niveau de vie apparaît linéaire pour les 90 % des ménages les moins aisés²⁸⁶. Au sein du dernier décile de niveau de vie, le passage d'un décile à l'autre s'accompagne d'une croissance des émissions plus importante²⁸⁷. Le lien entre volume d'émissions et niveau de vie s'observe au niveau agrégé, mais aussi lorsque l'on se focalise sur des domaines de consommation spécifiques, comme l'alimentation, le logement ou les transports. Dans ce dernier domaine, l'écart observé est plus important : les 10 % des ménages les plus aisés émettent en moyenne 2,7 fois plus de gaz à effet de serre par leurs pratiques de déplacement que les 10 % des ménages les plus pauvres.

Les écarts entre ménages selon le niveau de vie se retrouvent dans la plupart des pratiques de consommation qui sont sources de dégradations environnementales, et en

²⁸³ Petev, I. (2020), « Styles de vie et Environnement (ELIPSS 2017) », data.sciencespo, V6.

²⁸⁴ Pautard, E., Sauger N., Rouban, L., Ginsburger, M., Grossman, E., Jan, M., Sattelmayer, L., Tallent, T., Thabourey, L., Audebert, S., (2024), « Baromètre Écologie Environnement (ELIPSS 2023) », data.sciencespo, V2.

²⁸⁵ Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Op. cit.*,

²⁸⁶ L'écart d'émission entre un ménage d'un percentile donné et un ménage situé au percentile de niveau de vie supérieur est en moyenne de 0,134 tonnes équivalent CO₂ par an.

²⁸⁷ En moyenne 0,994 tonnes équivalent CO₂ par an. Cela est notamment dû aux forts écarts de revenus internes à la partie supérieure de la distribution des revenus.

particulier d'émissions de gaz à effet de serre. Les écarts entre ménages selon le niveau de vie que l'on peut mesurer à travers les données de l'enquête Budget de Famille sont toutefois d'ampleur variable selon les pratiques de consommation considérées. Sans surprise au vu des écarts dans les empreintes carbone présentées ci-dessus, c'est au niveau des pratiques liées aux déplacements que l'on observe les écarts les plus marqués entre ménages pauvres, modestes et ménages aisés, voire très aisés. Ainsi, alors qu'en 2017, seuls 4 % des ménages parmi les 30 % les moins aisés déclarent avoir effectué au moins deux séjours à l'étranger durant la dernière année, 20 % des ménages parmi les 10 % les plus aisés sont dans cette situation. Similairement, 11 % des ménages parmi les 30 % les moins aisés et 44 % des ménages parmi les 10 % les plus aisés ont effectué au moins deux séjours en France durant la dernière année. Il en va de même pour la consommation estimée en carburant automobile, qui varie de 301 litres par an par unité de consommation au sein des 10 % les ménages les plus pauvres (et 337 litres pour les 20 % des ménages au niveau de vie immédiatement supérieurs à ces derniers) à 608 litres par an par unité de consommation pour les 30 % des ménages les plus aisés. Cet écart de consommation s'explique d'abord par la fréquence des ménages non motorisés dans le bas de la distribution des revenus : 39 % des ménages situés en dessous du premier décile de niveau de vie et 29 % des ménages situés entre le premier et le troisième décile ne possèdent pas de véhicule automobile, contre seulement 11 % des ménages situés au-dessus du septième décile. Mais cet écart est également redéivable des différences d'usage et d'équipement automobile au sein des ménages motorisés. Outre la présence de véhicules plus lourds et un usage plus intensif de ceux-ci, les ménages aisés tendent à avoir une consommation automobile plus individualisée, favorisée par un multi-équipement automobile plus fréquent : il concerne 13 % des ménages situés en dessous du premier décile de niveau de vie, contre 49 % des ménages au-dessus du 9^e décile.

Si leur ampleur est moindre que pour les pratiques de déplacement, les écarts entre ménages pauvres et ménages aisés concernent également les pratiques liées à l'alimentation, à l'énergie ou aux achats d'équipement. Ainsi, les ménages pauvres tendent à consommer des volumes plus faibles de viande et plats préparés à base de viande — et en particulier de viande bovine (viande de bœuf ou de veau fraîche ou surgelée) — que les ménages aisés : 37 kg par an par unité de consommation de viande — et 8 kg par an par unité de consommation de viande bovine — chez les 10 % des ménages les plus pauvres contre 48 kg — et 11 kg — en moyenne chez les 10 % des ménages les plus aisés. Notons que cette mesure ne prend pas en compte les consommations à l'extérieur (dans les bars, restaurants ou dans un cadre de restauration collective) qui sont bien plus conséquentes au sein des ménages les plus aisés²⁸⁸. L'enquête Budget de Famille suggère également que cet écart s'est très largement creusé entre 1985 et 2011, alors que la consommation de viande — et de viande bovine en particulier — a globalement diminué en France (d'environ 31 kg équivalent carcasse par habitant et 11,1 % du budget alimentaire à domicile en 1985 à environ 24 kg équivalent carcasse par habitant et 5,9 % du budget alimentaire à domicile en 2011 pour la viande bovine, de 32 % à 20 % pour l'ensemble des viandes et produits à base de viande). En 1985, la viande bovine captait la même part du budget alimentaire à domicile pour les 10 % les plus aisés et les 10 % les plus pauvres (environ 11 % du budget), alors qu'en 2011, l'écart s'est creusé (5 % du budget pour les plus pauvres et de 7 % pour les plus aisés).

La consommation d'eaux minérales, source de déchets (contenants en verre ou plus souvent en plastique), est également bien plus importante au sein des ménages les plus aisés

²⁸⁸ En 2017, les ménages les 10 % les plus aisés y consacraient 34 % de leur budget total dédié à l'alimentation contre 20 % de celui des 30 % les plus pauvres.

(78 litres par an par unité de consommation en moyenne dans les 30 % des ménages au niveau de vie le plus élevé contre 47 litres pour les 10 % les plus pauvres). Un tel écart ne se retrouve pas du point de vue de la consommation d'eau courante, les montants consacrés dans les ménages pauvres et aisés demeurant sensiblement équivalents (214 € par unité de consommation et par an dans les ménages situés en deçà du premier décile contre 234 € dans les ménages situés au-delà du neuvième décile).

Du point de vue des volumes d'énergie consommés, l'écart entre ménages aisés et ménages pauvres et modestes est bien plus saillant lorsque l'on mesure le volume annuel en achats énergétiques (bois, charbon, gaz, GPL, fioul, mazout ou électricité), qui varie de 37 Kw PCI²⁸⁹ par unité de consommation chez les ménages situés en deçà du premier décile de niveau de vie à 52 Kw PCI chez ceux situés au-delà du 7^e décile. Cette différence s'explique en partie²⁹⁰ par la nature des installations de chauffage (notamment le type d'énergie consommé), mais surtout par l'écart entre ménages pauvres et aisés dans le type et la surface des logements, qui accompagnent²⁹¹ des consommations énergétiques accrues. Mais le maintien d'un écart entre ménages selon le niveau de vie inexplicable par les caractéristiques du logement ou des installations de chauffage (à 8,7 Kw PCI par unité de consommation entre les 10 % les plus pauvres et les 10 % les plus aisés) laisse entrevoir des usages différenciés de l'énergie, particulièrement intensifs dans les ménages aisés. Cet usage intensif a partie liée avec un équipement plus important en biens durables — notamment en équipements électriques et électroniques — qui se combine à une tendance à un renouvellement plus fréquent²⁹² : de manière générale, les biens des ménages aisés durent moins longtemps que les biens des ménages pauvres ou modestes, chez qui la contrainte budgétaire induit une plus grande tolérance à l'usure. Ainsi les ménages parmi les 10 % les plus aisés achètent 1,3 fois plus de vêtements de dessus par personne et 1,6 fois plus de biens durables que les 10 % des ménages les moins aisés. De plus, chez ces derniers, les biens durables sont 3 fois plus fréquemment achetés d'occasion (Tableau 1).

²⁸⁹ Afin de rendre les volumes consommés comparables de manière transversale à l'ensemble de ces sources d'énergie, nous convertissons les dépenses effectuées en volume de Kilowattheure PCI (Pouvoir Calorique Inférieur), une mesure standardisée du pouvoir calorifique (quantité de chaleur fournie pendant une heure d'utilisation) utilisée pour comparer les différentes énergies. Les ménages sont ainsi comparés du point de vue de la quantité d'énergie qu'ils achètent, par unité de consommation (kWh PCI par UC). Pour plus de détails sur cette conversion, voir Ginsburger, M. (2023). *L'écologie en pratiques : consommation ordinaire et inégalités en France depuis les années 1980*, Thèse de doctorat en sociologie, *Op.cit.*

²⁹⁰ À partir de modèles de régressions linéaires expliquant le volume annuel des achats énergétiques par UC par le percentile de niveau de vie (« 1-10 », « 10-30 », « 30-70 », « 70-90 », « 90-100 »), on peut estimer l'écart interdécile brut moyen dans le volume annuel des achats énergétiques à 21,6 Kw PCI/UC. Il décroît à 16,56 Kw PCI/UC lorsque l'on inclut la nature des installations de chauffage (« Charbon ou bois », « Électricité », « Fuel Mazout », « Gaz ou GPL », « Chauffage central collectif ou autres situations ») et à 8,7 Kw PCI/UC lorsque l'on ajoute encore la taille du logement en m², le type de logement (« appartement » ou « maison individuelle ») et l'année de construction (par tranches, en 9 modalités).

²⁹¹ À partir de modèles de régressions linéaires expliquant le volume annuel des achats énergétiques par UC par le percentile de niveau de vie, la nature des installations de chauffage, la taille, le type et l'année de construction du logement, on peut estimer que, toutes choses égales par ailleurs, le fait d'habiter en maison individuelle plutôt qu'en appartement induit une dépense énergétique supplémentaire de 11,9 Kw PCI/UC, et chaque mètre carré supplémentaire de 0,12 Kw PCI/UC.

²⁹² Ginsburger, M. et Madon, J. (2023), « Faire durer ses objets, une pratique distinctive ? Consommation et frontières de classe chez les ménages aisés », *Sociologie*, vol. 14, n°1, p. 29-48.

Tableau 1 : Pratiques de consommation ordinaire, empreinte carbone et niveau de vie

Niveau de vie (en déciles)	<D1	D1-D3	D3-D7	>D7	D9/D1
Empreinte carbone estimée (en t eq CO ₂), dont...	11,76	13,72	17,51	23,92	2,4
...empreinte liée à l'alimentation (en t eq CO ₂)	2,2	2,6	3,2	4,1	2,2
...empreinte liée aux transports (en t eq CO ₂)	3,5	4,2	6,1	8,4	2,6
...empreinte liée au logement (en t eq CO ₂)	2,2	2,7	3	4	2,3
Volume de viande bovine fraîche ou surgelée (en kg/an/UC)	8	10	11	11	1,45
Volume de viande (y.c. plats préparés à base de viande, en kg/an/UC)	37	45	49	48	1,32
Volume annuel d'eau minérale (en l/an/UC)	47	70	71	78	1,71
Volume estimé annuel d'achats énergétiques (en Kw PCI/UC)	37	46	50	52	1,58
Dépense annuelle en eau courante (en €/UC)	214	214	216	234	1,21
Nombre de véhicule (par personne de 18 ans ou plus)	0,5	0,6	0,7	0,8	1,62
Volume estimé des achats en carburants et lubrifiants (en l/an/UC)	301	337	498	608	2,14
Nombre de séjours en France (/UC)	0,5	0,4	0,6	0,9	2,36
Nombre de séjours à l'étranger (/UC)	0,2	0,1	0,2	0,4	3,35
Nombre de vêtements de dessus achetés (sur 2 mois, par personne)	2,2	2,1	2,3	2,8	1,3
Nombre de biens durables achetés (/an/UC)	2,6	2,3	3	3,7	1,6
Part des achats d'occasion sur les 12 derniers mois	13 %	11 %	7 %	5 %	0,37

Source : INSEE, BDF 2017

Champ : Ménages ordinaires résidant en France métropolitaine (N= 12 081)

Note : Estimation de l'empreinte carbone par ménage réalisée par Pottier, Eguintea et Combet ([2024], «Uncertainty in allocating carbon footprint : The case of French households», *Working Paper*).

Lecture : Parmi les 10 % des ménages au plus faible niveau de vie (<D1), l'empreinte carbone estimée est en moyenne de 11,76 T équivalent CO₂.

En somme, l'écart dans l'empreinte carbone moyenne des ménages aisés et des ménages pauvres ou modestes apparaît fort et transversal aux différentes sources d'émission et pratiques émettrices. Comme nous pouvons l'observer au travers de modèles de régressions linéaires (Tableau 3, Modèles C1 et C2), cet écart est également robuste à l'inclusion de variables de contrôle (type de logement, densité de la commune de résidence, situation professionnelle, type de ménage, âge moyen des conjoints). Si les différences dans les styles de consommation des ménages aisés et ménages pauvres traduisent des mécanismes pluriels (et notamment des goûts, valeurs et habitudes plurielles issues de socialisations différentes [Chapitre 1]), la propension des ménages les moins aisés à avoir des pratiques moins émettrices peut d'abord se comprendre au regard de l'importance de la contrainte budgétaire qu'ils subissent : celle-ci restreint le plus souvent la mobilité, la surface des logements, la multiplication et le renouvellement fréquent des biens durables ou les achats de denrées alimentaires souvent perçues comme désirables (comme la viande bovine — Chapitre 8). Autrement dit, l'empreinte carbone des ménages pauvres et modestes traduit avant tout une frugalité sous contrainte et une exclusion partielle de la société de consommation — écho de l'exclusion sociale à laquelle ils sont souvent confrontés.

1.2. Mesurer le pouvoir d'agir sur son empreinte environnementale : l'Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation (ICD)

En large partie parce qu'ils ont un budget hautement contraint, les ménages pauvres et modestes ont, en moyenne, une empreinte carbone plus faible que les ménages aisés (avec un ratio interdécile de 2,4). Mais l'empreinte carbone apparaît — à elle seule — insuffisante pour analyser l'inégale responsabilité — ou marge de manœuvre — des ménages dans la transition écologique. En effet, elle ne permet pas de mesurer les possibilités qu'ont les différents ménages et groupes sociaux d'amender leurs pratiques de consommation et leurs modes de vie pour diminuer l'empreinte environnementale qui y est associée. Or ces possibilités sont — pour partie — mesurables à travers des indicateurs relatifs aux conditions de vie des ménages. L'adoption de certaines pratiques permettant de limiter voire de réduire l'empreinte carbone associée à son mode de vie apparaît alors particulièrement difficile en présence de certaines contraintes. À titre d'exemple, réaliser des travaux afin d'améliorer la performance énergétique de son logement est la plupart du temps inaccessible aux ménages locataires (voir Chapitre 7).

Nous construisons donc un indicateur visant à fournir une première estimation des contraintes prévenant l'adoption de pratiques de consommation et de déplacement moins émettrices à l'échelle du ménage. Celui-ci se nomme Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation (ICD). Il mesure le nombre de contraintes affectant les possibilités, pour les ménages, d'ajuster leur mode de vie aux objectifs de la transition écologique à profession, logement et composition familiale inchangée²⁹³. Il est calculé comme l'addition de 11 composantes binaires, valant 1 si la contrainte est présente et 0 si elle ne l'est pas.

L'accès des ménages à des biens (alimentaires ou biens durables) alternatifs aux filières conventionnelles est limité par plusieurs contraintes.

- La première est le pouvoir d'achat, qui, lorsqu'il est faible, limite la possibilité d'accéder à des produits alimentaires souvent plus onéreux issus de l'agriculture biologique ou de filières locales, ou d'acheter des biens durables bénéficiant d'une meilleure performance énergétique (Chapitre 4). Nous mesurons cette contrainte en mobilisant une indicatrice de pauvreté en « reste pour vivre ». Celle-ci vaut 1 si le ménage a un reste pour vivre — c'est-à-dire le revenu qu'il reste une fois déduites toutes les dépenses contraintes (loyer, factures d'eau ou d'électricité, assurance, abonnement téléphonique, dettes, cantine, etc.) — par unité de consommation inférieur à 60 % du reste pour vivre médian (< 507,7 euros par mois par UC). Cela concerne 26,4 % des ménages.
- Pour certains ménages, une large part de leur consommation provient de cadeaux ou de dons en nature, qui laissent une faible marge pour opter pour des biens peu carbonés. Deux indicatrices permettent de mesurer cette contrainte. Une variable mesure l'aide alimentaire et vaut 1 si le ménage a bénéficié d'un don/cadeau de repas/aliments depuis deux mois (soit 10,6 % des ménages) et une autre mesure l'aide en équipement et vaut 1 si le ménage a bénéficié d'un don/cadeau de vêtements, chaussures/équipements du

²⁹³ Autrement dit, cette mesure porte sur les conditions de vie, et ne prend pas en compte les enjeux normatifs ou les coûts hétérogènes selon les groupes sociaux liés à l'adoption de pratiques éloignées de leurs habitudes, valeurs et goûts. D'autre part, il est important de noter qu'en raisonnant à logement, composition familiale et situation professionnelle inchangée, certaines des contraintes mesurées ici pourraient être altérées voire disparaître si le ménage déménageait, modifiait sa composition (naissance, divorce, décès ou mise en couple), ou l'emploi de ses membres.

logement/vaisselle, linge de maison, objets de décoration depuis deux mois (soit 12,6 % des ménages).

- Enfin, l'accès à des aliments issus de l'autoproduction limite l'empreinte carbone induite par le transport des denrées. Mais celui-ci nécessite de disposer d'un espace permettant cette production domestique — un jardin lorsqu'il s'agit de faire son potager. Cette contrainte sur l'autoproduction est appréhendée au travers d'un indicateur valant 1 si le ménage ne dispose pas de jardin (soit 50,6 % des ménages).

La possibilité de limiter son utilisation des modes de transport les plus polluants est également contrainte par plusieurs facteurs. Ici, nous en mesurons quatre :

- D'abord, une longue distance séparant son domicile de son lieu de travail ou d'études prévient l'utilisation de mobilités douces (marche, vélo, etc.) souvent moins rapides. L'ICD comporte une indicatrice valant 1 si la distance moyenne estimée au lieu de travail/études des membres actifs (ou en étude) du ménage est supérieure à 20 km, soit 36,2 % des ménages.
- De même, l'inaccessibilité des réseaux de transports en commun peut contraindre à privilégier des modes de transport plus polluants. Une variable d'inaccessibilité perçue des transports en commun vaut 1 si la majorité des travailleurs/étudiants du ménage déclarent ne pas pouvoir utiliser davantage les transports en commun (soit 32 % des ménages).
- Ensuite, les déplacements de longue distance à l'occasion de séjours à l'étranger peuvent apparaître comme inévitables lorsque motivés par des visites familiales ou des contraintes professionnelles. Deux indicatrices sont incluses dans l'ICD, qui mesurent chacune l'occurrence de visite à de la famille (ou des amis) hors métropole (vaut 1 si au moins un membre a effectué au moins un séjour hors métropole depuis douze mois pour rendre visite à de la famille ou des amis, soit 7,6 % des ménages) et l'occurrence de séjours professionnels hors métropole (vaut 1 si au moins un membre a effectué au moins un séjour hors métropole depuis douze mois pour des raisons professionnelles, soit 0,8 % des ménages).

Certaines contraintes limitent une forme de sobriété énergétique.

- Le fait de ne pas être propriétaire de son logement rend plus difficile — voire parfois impossible — et moins rentable d'effectuer des travaux de rénovation énergétique (isolation, changement des installations de chauffage). Un indicateur de dépendance dans l'amélioration de la performance énergétique du logement est inclus. Il vaut 1 si le ménage est locataire/sous-locataire/logé gratuitement ou propriétaire en copropriété, soit 49,5 % des ménages.
- Le fait de résider dans un logement de grande taille. Un indicateur vaut 1 si la surface du logement du ménage est supérieure à 70 m² par personne, ce qui concerne 19 % des ménages.

Enfin, une mauvaise santé peut limiter le champ des achats alimentaires, contraindre à posséder des équipements particuliers, prévenir la réalisation de travaux, contraindre à des températures de chauffage ou de climatisation plus importantes et obliger à des déplacements réguliers pour se rendre sur les lieux de consultation. C'est pourquoi nous incluons un indice

de fréquentation importante du personnel de soin, valant 1 si plus de deux consultations par personne avec des médecins généralistes/spécialistes ou à l'hôpital/en clinique ont été effectuées au cours des deux derniers mois (soit 19,9 % des ménages).

Ces 11 contraintes sur la décarbonation n'épuisent pas la variété des obstacles qui se présentent aux individus pour verdier leurs pratiques de consommation. Nous espérons que ce chapitre initie une démarche de mesure des contraintes inégales pesant sur les ménages pour se conformer aux injonctions liées à la transition écologique des modes de vie. Leur agrégation au sein d'un seul Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation ne prend pas non plus en compte les disparités dans les émissions induites par ces contraintes (il va de soi que la réalisation de son potager suffit rarement à compenser des trajets automobiles quotidiens et sur de longues distances). Il doit être avant tout considéré comme une *mesure synthétique du pouvoir d'agir sur son style de consommation afin de répondre aux injonctions liées à la transition écologique* des modes de vie et d'y inclure des pratiques décarbonées. Outre sa relative simplicité, il présente l'avantage d'être transversal (il concerne une grande variété de domaines de pratiques), tout en agrégeant des indicateurs mesurables à travers une seule et même enquête — l'enquête Budget de Famille de l'INSEE.

1.3. Les ménages pauvres sont davantage empêchés d'agir pour décarboner leur mode de vie.

Les ménages pauvres (et dans une moindre mesure les ménages modestes) tendent à cumuler un plus grand nombre de contraintes sur la décarbonation que les ménages aisés (Tableau 2). En moyenne, les 10 % des ménages au niveau de vie le plus faible cumulent 3,55 des 11 contraintes, là où les ménages parmi les 30 % les plus aisés en cumulent 2,37. Près de la moitié des ménages les plus pauvres en cumulent au moins 4, tandis que seuls 20 % des ménages situés au-delà du septième décile sont dans cette situation. Ces contraintes concernent avant tout l'accès à des biens alternatifs aux filières traditionnelles. Sans surprise, la part des ménages en situation de pauvreté en « reste pour vivre » diminue avec le niveau de vie, tout comme la part de ménages ne disposant pas de jardin permettant d'autoproduire fruits ou légumes. C'est également au sein des 10 % des ménages au niveau de vie le plus faible que l'on observe la part la plus importante d'aide alimentaire ou en équipements (15 % d'entre eux sont concernés). Du point de vue des consommations énergétiques à domicile, deux tendances contradictoires se dessinent : lorsque le niveau de vie augmente, la surface du logement à chauffer ainsi que la part des propriétaires hors copropriété augmentent.

Tableau 2 : Contraintes sur la décarbonation et niveau de vie

Contraintes sur la décarbonation	<D1	D1-D3	D3-D7	>D7	Ensemble
1. Pauvreté en « reste pour vivre »	86,2 %	44,6 %	17,6 %	6,0 %	26,4 %
2. Aide alimentaire	14,9 %	8,4 %	9,8 %	11,8 %	10,6 %
3. Aide en équipements	15,3 %	10,5 %	12,8 %	13 %	12,6 %
4. Absence de jardin	72 %	61,7 %	47,3 %	40,7 %	50,6 %
5. Distance du lieu de travail/études	30,6 %	27,1 %	35,7 %	45 %	36,2 %
6. Inaccessibilité perçue des transports en commun	17,9 %	24,7 %	35,7 %	36,7 %	32 %
7. Visite de famille/amis hors métropole	9 %	8,5 %	6,7 %	7,7 %	7,6 %
8. Séjours professionnels hors métropole	1,3 %	0,4 %	0,4 %	1,5 %	0,8 %
9. Dépendance dans l'amélioration de la performance énergétique du logement	76 %	65,2 %	46,8 %	34 %	49,5 %

10. Surface importante à chauffer ($>70\text{ m}^2$ par personne)	14 %	15,8 %	18,8 %	22,9 %	19 %
11. Fréquentation importante du personnel de soin	19,5 %	21,6 %	20 %	18,7 %	19,9 %
Cumul d'au moins 4 contraintes	49,4 %	31,6 %	23,4 %	19,5 %	26,4 %
Nombre de contraintes cumulées (Moyenne)	3,55	2,87	2,51	2,37	2,65
Nombre de contraintes cumulées (Ecart-type)	1,24	1,43	1,44	1,34	1,43

Source : INSEE, BDF 2017

Champ : Ménages ordinaires résidant en France métropolitaine (N= 12 081)

Lecture : Parmi les 10 % des ménages au plus faible niveau de vie ($<\text{D}1$), 86,2 % sont en pauvreté en « reste pour vivre ». Ce ratio est de 26,4 % dans l'ensemble de la population.

Enfin, la dépendance automobile apparaît avant tout le fait des ménages aisés : 45 % des ménages situés au-dessus de D7 résident à longue distance de leur lieu de travail ou d'études, contre 31 % des ménages parmi les 10 % les plus pauvres. Au sein de ces derniers, la part des ménages percevant les transports en commun comme inaccessibles est deux fois plus faible (18 %) qu'au sein des 30 % des ménages les plus aisés (37 %). Les contraintes liées aux transports des ménages les plus pauvres concernent plus fréquemment les déplacements de longue distance, hors métropole : ceux-ci concernent 9 % des ménages situés en deçà de D1 pour les visites à la famille ou aux amis et 1,3 % de ces ménages pour les déplacements professionnels (contre 7,6 % et 0,8 % en moyenne). Les membres de ces ménages s'inscrivent plus fréquemment dans des trajectoires migratoires impliquant de laisser une partie de la famille, des amis ou des réseaux professionnels à l'étranger²⁹⁴.

Une hausse du niveau de vie favorise-t-elle, à elle seule, une diminution des contraintes pesant sur la décarbonation ? Afin de répondre à cette question, il est nécessaire d'analyser le lien entre niveaux de vie et ICD au-delà de l'effet brut mis en évidence dans le Tableau 2, pour documenter la persistance d'un effet net, une fois celui-ci contrôlé par l'âge, le type de ménage, la taille de la commune de résidence, le type de logement ou la situation professionnelle. Le Tableau 3 présente les résultats de plusieurs modèles de régression. Ceux-ci mettent en évidence trois phénomènes.

D'abord, le lien entre niveau de vie et Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation n'est pas uniquement lié aux différences d'âge, de lieu de résidence, de type de ménage ou de situation professionnelle entre ménages selon leurs niveaux de vie (Tableau 3, Modèle A2). En effet, toutes choses égales par ailleurs, les ménages parmi les 10 % les plus aisés tendent à avoir un ICD 0,78 fois plus élevé (donc 1,28 fois plus faible) que les ménages parmi les 10 % les plus pauvres.

Ensuite, l'ampleur des contraintes pesant sur la décarbonation est également associée à d'autres variables. D'abord, toutes choses égales par ailleurs, les ménages composés d'au moins un actif (avec ou sans chômeur ou personne inactive) tendent à cumuler un plus grand nombre de contraintes pesant sur la décarbonation de leur mode de vie en comparaison avec les ménages composés uniquement d'inactifs ou de chômeurs, et en particulier de retraités dont les contraintes sur les transports liées à l'activité professionnelle sont inexistantes. Ensuite, les ménages résidant en maison individuelle tendent à cumuler 40 % de contraintes en moins, toutes choses égales par ailleurs, que les personnes résidant en appartement. Enfin, les personnes seules et les familles monoparentales tendent, toutes choses égales par ailleurs, à disposer d'un moindre pouvoir d'agir sur la transition écologique de leur mode de vie que les couples (en

²⁹⁴ Rappelons que 26 % des ménages situés en deçà de D1 comportent des personnes étrangères ou françaises d'adoption (parmi les conjoints), contre 20 % des ménages situés entre D1 et D3 et seulement 9 % des ménages situés au-dessus de D7.

particulier les couples sans enfant). Les plus jeunes sont également plus contraints que le plus âgés. La taille de la commune de résidence affecte également le pouvoir d'agir sur sa décarbonation, mais de manière moindre.

Enfin, il est important de noter qu'une large partie des contraintes pesant sur la décarbonation des ménages les plus pauvres ne sont pas directement induites par l'ampleur de leur contrainte budgétaire. Afin de montrer cela, nous introduisons un second Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation qui exclut la mesure de pauvreté en reste pour vivre (l'ICD sans RPV, construit en cumulant 10 items). L'exclusion de cette dernière variable — par construction liée au niveau de vie des ménages — permet d'informer sur la nature de l'association globale entre les 10 autres contraintes pesant sur la décarbonation et le niveau de vie. Comme on l'observe (Tableau 3, Modèle B1), l'effet négatif brut du niveau de vie sur le nombre de contraintes persiste — bien que diminuée — malgré l'exclusion de la contrainte sur le « reste pour vivre ». Toutefois, il disparaît dès lors que l'on inclut les cinq variables sociodémographiques déjà évoquées (dont l'effet propre demeure similaire à celui mesuré dans le modèle A2 portant sur l'ICD complet). Autrement dit, en dehors des restrictions budgétaires directes posées sur leur capacité d'acheter des produits moins carbonés, les contraintes plus fortes pesant sur la capacité des ménages pauvres d'agir pour amoindrir — encore — leur empreinte carbone sont avant tout liées au fait de vivre seul (45 % d'entre eux contre 35 % en moyenne) ou en famille monoparentale (19 % contre 8 % en moyenne) et, le plus souvent, en appartement (62 % contre 42 % en moyenne).

Tableau 3 : Régressions sur l'ICD et l'empreinte carbone.

Variable expliquée	ICD		ICD (sans RPV)		Empreinte carb.			
	Modèle		A1	A2	B1	B2	C1	C2
	IRR	IRR	IRR	IRR	IRR	Coef.	Coef.	
<i>Niveau de vie (ref = <DI)</i>								
D1-D3	0,81***	0,88***	0,9***	0,99	1,88***	1,15***		
D3-D7	0,71***	0,79***	0,87***	0,99	5,28***	3,81***		
D7-D9	0,66***	0,76***	0,85***	1	10***	7,2***		
>D9	0,68***	0,78***	0,88***	1,04*	16,26***	13,18***		
<i>Type de ménage (ref = Couple avec 1 enfant)</i>								
Couple avec 2 enfants	1		0,99		4,53***			
Couple avec 3 enfants ou plus	1		1,03		6,54***			
Couple sans enfant	0,9***		0,89***		-3,18***			
Famille monoparentale	1,13***		1,13***		-4,2***			
Personne seule	1,24***		1,21***		-10,1***			
Autres cas	1,06		1,06*		1,34			
Age (moyenne des conjoints)	0,996 3***		0,995 7***		0,030 2***			
<i>Taille de la commune de résidence (ref = Agglo Paris)</i>								
Communes rurales	1,04**		1,06***		-0,61			
Moins de 20 000 habitants	1,04**		1,07***		-0,65			
De 20 000 à 100 000 habitants	1,02		1,03*		-0,18			
Plus de 100 000 habitants	0,99		1,01		-0,12			
<i>Type de logement (ref = Appartement)</i>								
Maison indiv.	0,71***		0,68***		2,44***			
<i>Situation professionnelle (ref = Actif occupé et autre inactif)</i>								
Actif(s) occupé(s) uniquement	0,94***		0,92***		1,59***			
Au moins un étudiant(s)	0,84***		0,83***		0,33			
Autres inactifs	0,74***		0,75***		-1,22**			

Chômeur et actif occupé	1,09***	1,07**	-0,67			
Chômeur(s) avec ou sans inactif	0,77***	0,76***	-0,42			
Retraité(s) uniquement	0,67***	0,67***	-1,82***			
Constante	3,56***	5***	2,69***	3,97***	11,84***	14,74***

Source : INSEE, BDF 2017

Champ : Ménages ordinaires résidant en France métropolitaine (N= 12 081)

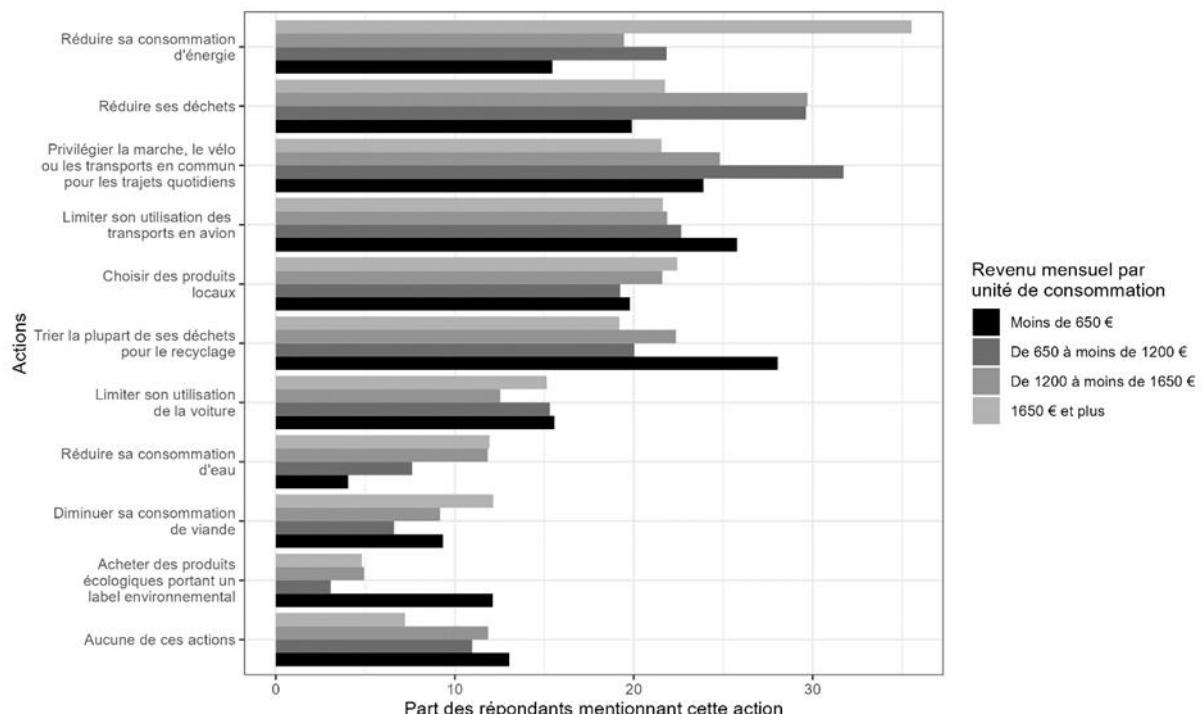
Note : Modèles utilisés = régression de Poisson (A1, A2, B1, B2) ; régression linéaire (C1, C2). * p<0,1 ; ** p<0,05 ; *** p<0,01. L'absence d'étoile indique des coefficients qui ne sont pas significativement différents de zéro. Estimation de l'empreinte carbone par ménage réalisée par Pottier, Eguienta et Combet ([2024], «Uncertainty in allocating carbon footprint: The case of French households», *Working Paper*).

Lecture : Toutes choses égales par ailleurs (modèle A2), un niveau de vie compris entre D1 et D3 plutôt qu'inférieur à D1 est associé à un ICD 0,88 fois plus élevé (donc 1,14 fois plus faible). Toutes choses égales par ailleurs (modèle C2), un niveau de vie compris entre D1 et D3 plutôt qu'inférieur à D1 est associé à une empreinte carbone supérieure de 1,15 t eq CO₂.

1.4. De la contrainte objective à la difficulté perçue

Les premiers résultats de l'enquête Baromètre Écologie Environnement administrée en 2023 au sein du panel ELIPSS (Encadré 1) permettent de documenter la manière dont différentes actions concourant à limiter son empreinte environnementale sont considérées par les personnes enquêtées, à la fois du point de vue de leur efficacité et de leur difficulté de mise en œuvre. Ces données récentes offrent donc un complément à l'ICD présenté ci-dessus, en offrant une mesure subjective des difficultés — inégales selon les niveaux de vie — à mettre en œuvre des pratiques environnementales.

Figure 1 : Actions parmi les deux les plus efficaces pour protéger l'environnement



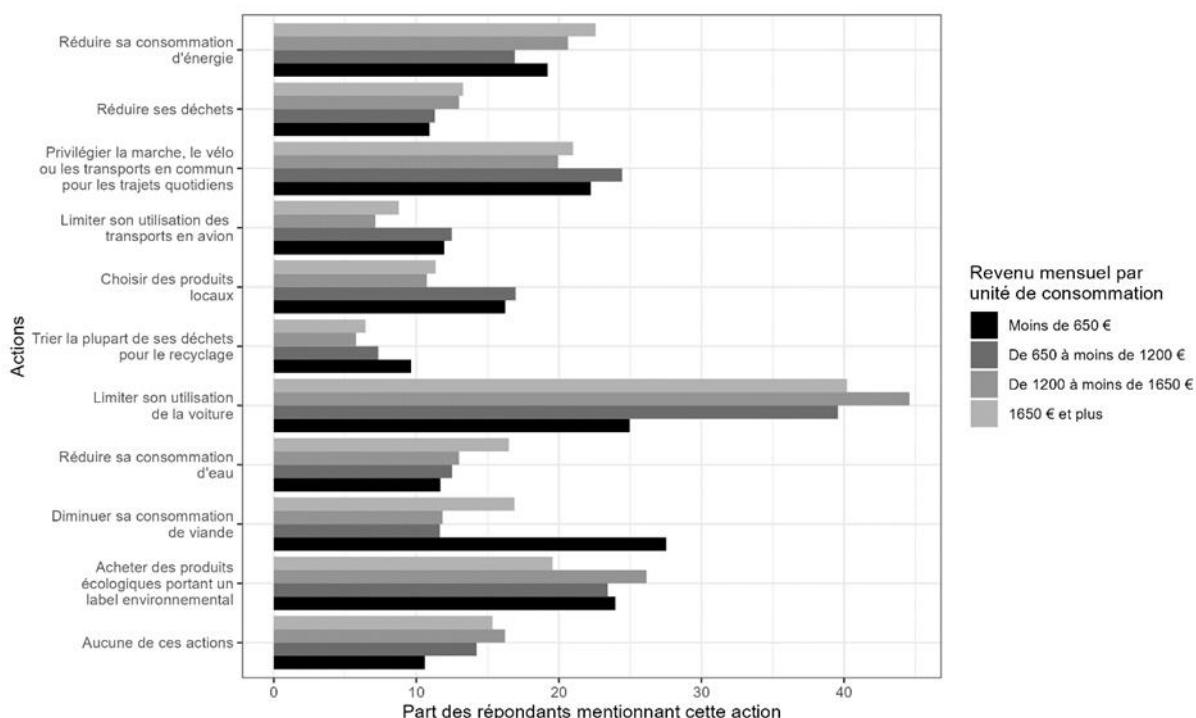
Source : CDSP – ELIPSS, BEE 2023

Champ : Population résidant en France métropolitaine (hors Corse) ayant plus de 18 ans le 1er janvier 2023 et habitant en résidence ordinaire (N=1 920)

Lecture : En France en 2023, 35,5 % des personnes résidant dans un ménage dont le revenu mensuel par unité de consommation est de 1 650 € ou plus citent « Réduire sa consommation d'énergie » parmi les deux actions les plus efficaces pour l'environnement.

La Figure 1 permet d'analyser les pratiques citées lorsque l'on interroge les répondants à l'enquête sur les deux pratiques les plus efficaces pour protéger l'environnement. Cette question composite — qui inclut aussi bien un objectif de limitation des gaz à effets de serre que de préservation des ressources naturelles ou de limitation des déchets — aboutit à des résultats qui concordent avec les séries longues du SDES²⁹⁵ : la réduction de la consommation d'énergie et la réduction des déchets constituent les deux domaines d'action perçus comme les plus efficaces. Pour autant cette efficacité perçue n'est pas sans lien avec le niveau de vie. Ainsi, chez les ménages les plus pauvres (niveau de vie inférieur à 650 € par mois), les actions perçues comme les plus efficaces sont le tri des déchets, la limitation des transports en avion et l'utilisation des mobilités douces pour les trajets quotidiens, là où les ménages les plus aisés (niveau de vie supérieur à 1 650 € par mois) considèrent d'abord la diminution des consommations d'énergie et le choix de produits locaux.

Figure 2 : Actions parmi les deux les plus difficiles à mettre en œuvre pour protéger l'environnement



Source : CDSP – ELIPSS, BEE 2023

Champ : Population résidant en France métropolitaine (hors Corse) ayant plus de 18 ans le 1er janvier 2023 et habitant en résidence ordinaire (N=1 920)

Lecture : En France en 2023, 22,6% des personnes résidant dans un ménage dont le revenu mensuel par unité de consommation est de 1650€ ou plus citent « Réduire sa consommation d'énergie » parmi les deux actions les plus difficiles à mettre en œuvre pour l'environnement.

²⁹⁵ Voir SDES, baromètre « Société et Environnement » de l'enquête « Conditions de vie et aspirations » réalisée par le Credoc en janvier 2023. Voir : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/pratiques-environnementales-des-francais-en-2022-agir-lechelle-individuelle>

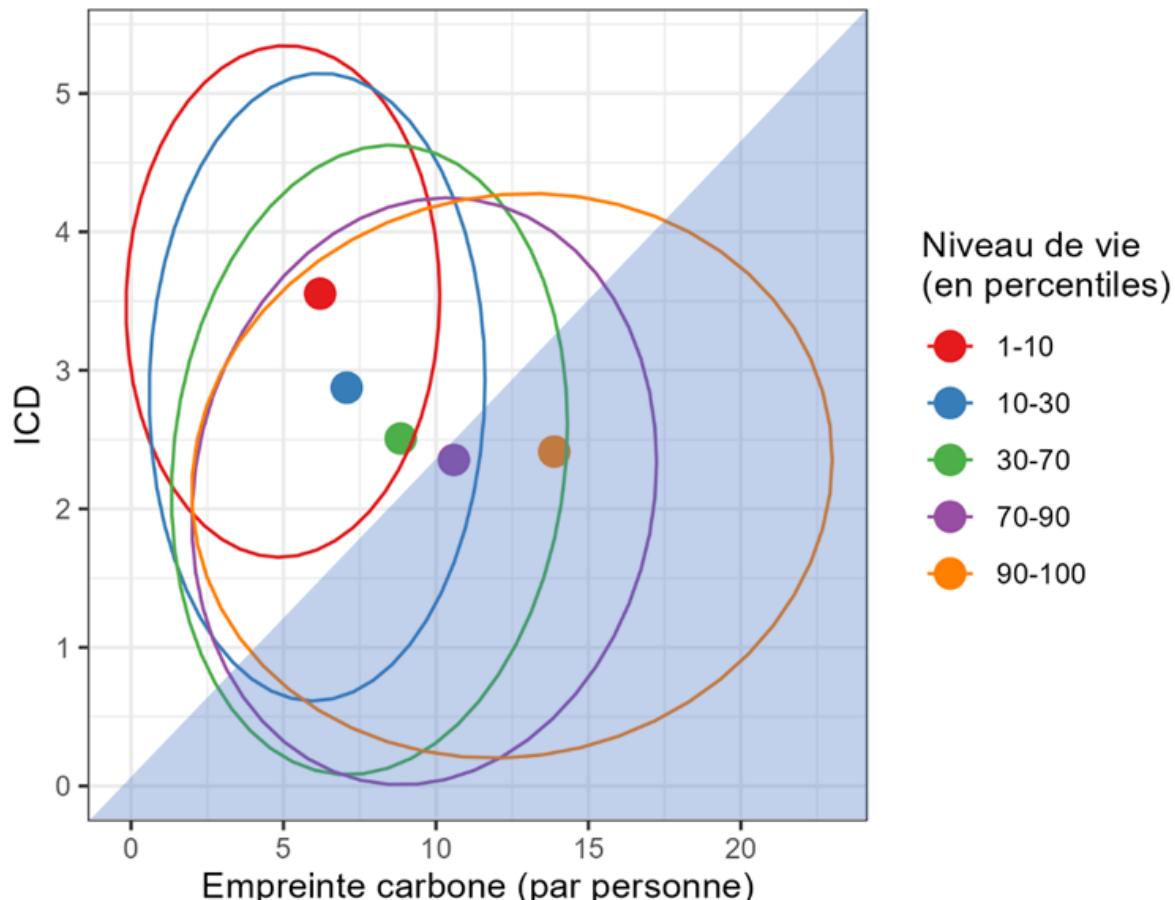
Les ménages se différencient également du point de vue des (deux) actions perçues comme les plus difficiles à mettre en œuvre (Figure 2). Écho à la relative faiblesse des contraintes sur l'usage des mobilités douces (voir ci-dessus), les ménages les plus pauvres sont ceux qui déclarent le moins fréquemment que la limitation de l'usage de la voiture constitue une des deux actions les plus difficiles à mettre en œuvre (25 % contre 40 % en moyenne). Ils sont aussi les moins nombreux (11 % contre 15 % en moyenne) à considérer qu'aucune des dix actions évoquées n'est difficile à mettre en œuvre, montrant la cohérence entre mesure objective (par l'ICD) et perception subjective des contraintes sur les actions de décarbonation. À l'inverse, ils sont les plus nombreux à évoquer la limitation de la consommation de viande, pour laquelle la difficulté provient moins des contraintes extérieures que du goût des classes populaires pour les produits carnés (Chapitre 8) et de la relative faiblesse de leur consommation actuelle²⁹⁶ (Tableau 1). Le choix de produits locaux et labellisés est également bien plus souvent évoqué par les ménages pauvres ou modestes (moins de 1200 € par mois et par unité de consommation), en lien avec leur tarif plus élevé.

En somme, l'enquête BEE 2023 (CDSP, ELIPSS) permet d'observer la manière dont les obstacles inégaux à l'adoption de pratiques de consommation moins émettrices — mesurées à l'aide de l'ICD en 2017 — se traduisent également dans la perception qu'ont les individus des difficultés rencontrées pour mettre en œuvre ces pratiques. Les ménages situés en bas de la distribution des revenus apparaissent faire l'objet de ce que nous qualifions de *contrainte écologique paradoxale* : ils sont en moyenne les plus contraints dans leur consommation — en particulier du fait de l'étroitesse de leur budget — et ont de ce fait, une empreinte carbone globalement plus faible que les autres ménages ; mais ils disposent également — du fait de cette contrainte budgétaire, mais aussi des conditions résidentielles, familiales et professionnelles auxquelles elle s'associe — de la capacité d'action la plus étroite pour introduire des pratiques permettant de réduire leur empreinte.

Cumulé à la mesure de l'empreinte carbone, l'indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation peut alors servir de guide pour concevoir des politiques de transition écologique adaptées aux émissions effectives et aux contraintes structurelles auxquelles les différents groupes sociaux sont inégalement confrontés. En particulier, l'efficacité des politiques de responsabilisation visant à infléchir les comportements en promouvant une norme d'écocitoyenneté apparaît très largement limitée au-delà d'une fraction restreinte de la population dont l'empreinte carbone est élevée et les contraintes dans la mise en œuvre de pratiques visant à la réduire particulièrement faibles. La Figure 7 positionne les ménages selon leur empreinte carbone (par personne) et le nombre de contraintes sur la décarbonation qu'ils subissent. Les ménages sont regroupés au sein de cinq tranches de niveau de vie pour lesquelles les points représentent les moyennes, et les ellipses, la concentration de 80 % des ménages appartenant à cette tranche. Nous avons tracé une diagonale qui partage le plan en deux parties : le triangle blanc représente la part des ménages particulièrement contraints relativement à l'ampleur de leur empreinte individuelle, tandis que le triangle bleu représente la part des ménages ayant une empreinte élevée relativement aux contraintes qu'ils subissent. Cette zone, située au sud-est du graphique et dont sont exclus l'essentiel des ménages situés en deçà du troisième décile de niveau de vie devra sans doute constituer, à l'avenir, la cible première des politiques de transition écologique des modes de vie et des travaux académiques visant à saisir les ressorts des résistances au verdissement des modes de consommation.

²⁹⁶ Ce dernier constat vaut aussi pour la difficulté perçue à diminuer son utilisation de l'avion, souvent faible, voire nulle au sein des ménages les plus pauvres.

Figure 7 : L'espace des possibilités de décarbonation des modes de vie



Source : INSEE, BDF 2017

Champ : Ménages ordinaires résidant en France métropolitaine (N= 12 081)

Note : ICD = Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation. Empreinte carbone exprimée en Tonnes équivalent CO₂. Estimation de l'empreinte carbone par personne réalisée à partir des calculs de Pottier, Eguienta et Combet ([2024], «Uncertainty in allocating carbon footprint: The case of French households», *Working Paper*). Lecture : Les points représentent la position moyenne des différentes tranches de niveau de vie. Les ellipses représentent la concentration de 80% des ménages de cette tranche.

Toutefois, au-delà de ces constats globaux, les classes populaires constituent un groupe hétérogène dans lequel le rapport aux enjeux environnementaux et à la consommation peut connaître des variations substantielles. Celles-ci sont analysées dans la partie suivante.

2. Le rapport hétérogène des catégories populaires aux enjeux écologiques

Les catégories populaires, et en leur sein les personnes en situation de pauvreté, demeurent marquées par une grande hétérogénéité. Cette hétérogénéité a fait l'objet de nombreux travaux²⁹⁷, qui pointent tous plusieurs lignes de différenciation essentielles pour comprendre la pluralité des expériences vécues par ces populations, et qui se retrouvent sur le terrain écologique : l'enjeu du rapport à l'état et la dépendance vis-à-vis des aides sociales, le rapport à l'emploi stable et intégrateur, l'importance des ressources complémentaires au revenu (patrimoine, ressources culturelles, ressources familiales et sociales) ou encore le cumul d'autres formes de fragilité comme la vieillesse, ou le handicap.

Sans revenir en détail sur les différentes approches typologiques qui traversent les recherches sur la pauvreté et les classes populaires, cette seconde partie vise à s'appuyer sur une typologie empirique multidimensionnelle des ménages pauvres et modestes pour analyser le rapport hétérogène de ces ménages à l'écologie et à la consommation. Elle s'inscrit en cela dans la continuité de travaux évoqués ci-dessus à double titre. D'abord, elle prolonge et fait dialoguer les analyses des différenciations internes développées – de manière largement disjointes – en sociologie de la pauvreté, dans laquelle les rapports différenciés à l'assistance sociale²⁹⁸ constituent une ligne de clivage essentielle, et en sociologie des classes sociales et des styles de vie, qui met en évidence les clivages entre les fractions stabilisées et paupérisées des classes populaires²⁹⁹. Ce chapitre, qui repose sur une typologie des ménages pauvres et modestes, poursuit cet effort afin de ne pas considérer les catégories populaires comme un ensemble unifié, dans lesquels les rapports à l'environnement et à la consommation seraient homogènes mais bien comme des populations hétérogènes tant du point de vue des styles de vie que du rapport aux normes étatiques, comme le pointent ces deux corpus de travaux. Ensuite, si cette seconde partie repose sur une approche typologique et sur l'identification de sous-groupes, nous mettons en garde contre toute forme d'essentialisation des catégories identifiées à partir des analyses statistiques. Nous faisons un usage opératoire des sous-groupes, qui constituent un outil permettant de synthétiser les principales lignes de clivage traversant la sous-population étudiée et de clarifier les différents types de relations aux normes environnementales identifiables en sous sein. En particulier, ces groupes ne doivent pas être

²⁹⁷ Sur l'hétérogénéité des personnes en situation de pauvreté, voir notamment Paugam, S., (1991). *La disqualification sociale: essai sur la nouvelle pauvreté*. Paris, Puf ; Castel, R. (1995). *Les métamorphoses de la question sociale: une chronique du salariat*. Paris, Fayard ; Duvoux, N., & Papuchon, A. (2018). « Qui se sent pauvre en France? Pauvreté subjective et insécurité sociale. » *Revue française de sociologie*, (4), 607-647; Duvoux, N. (2009). *L'autonomie des assistés. Sociologie des politiques d'insertion*. Paris, Puf. Sur l'hétérogénéité des classes populaires, voir notamment Schwartz, O. (2012). *Le monde privé des ouvriers: Hommes et femmes du Nord*. Presses Universitaires de France. ; Cartier, M., Coûtant, I., Siblot, Y., Masclet, O. (2008). *La France des « petits-moyens »: Enquête sur la banlieue pavillonnaire*. Paris, La Découverte ; Masclet, O., Misset, S., & Poullaouec, T. (2019). *La France d'en bas? Idées reçues sur les classes populaires*. Paris, Le Cavalier Bleu ; Bernard, L., Masclet, O., & Schwartz, O. (2019). « Introduction. Classes populaires d'aujourd'hui. » *Sociétés contemporaines*, 114 (2), 5-21.

²⁹⁸ Voir par exemple Duvoux, N. (2009). *L'autonomie des assistés. Sociologie des politiques d'insertion*. Op. cit. ; Paugam, S., (1991). *La disqualification sociale: essai sur la nouvelle pauvreté*, Op. cit.

²⁹⁹ Voir Bernard, L., Masclet, O., & Schwartz, O. (2019). « Introduction. Classes populaires d'aujourd'hui. » *Op. cit.*

vus comme des ensembles figés, mais bien comme des situations aux frontières poreuses entre lesquelles peuvent – parfois – circuler les personnes appartenant aux classes populaires.

Cette partie s'appuie sur l'enquête Style de Vie et Environnement du Panel ELIPSS (CDSP — 2017) et offre un prolongement aux analyses développées dans l'ouvrage *La Conversion écologique des Français : contradictions et clivages*³⁰⁰.

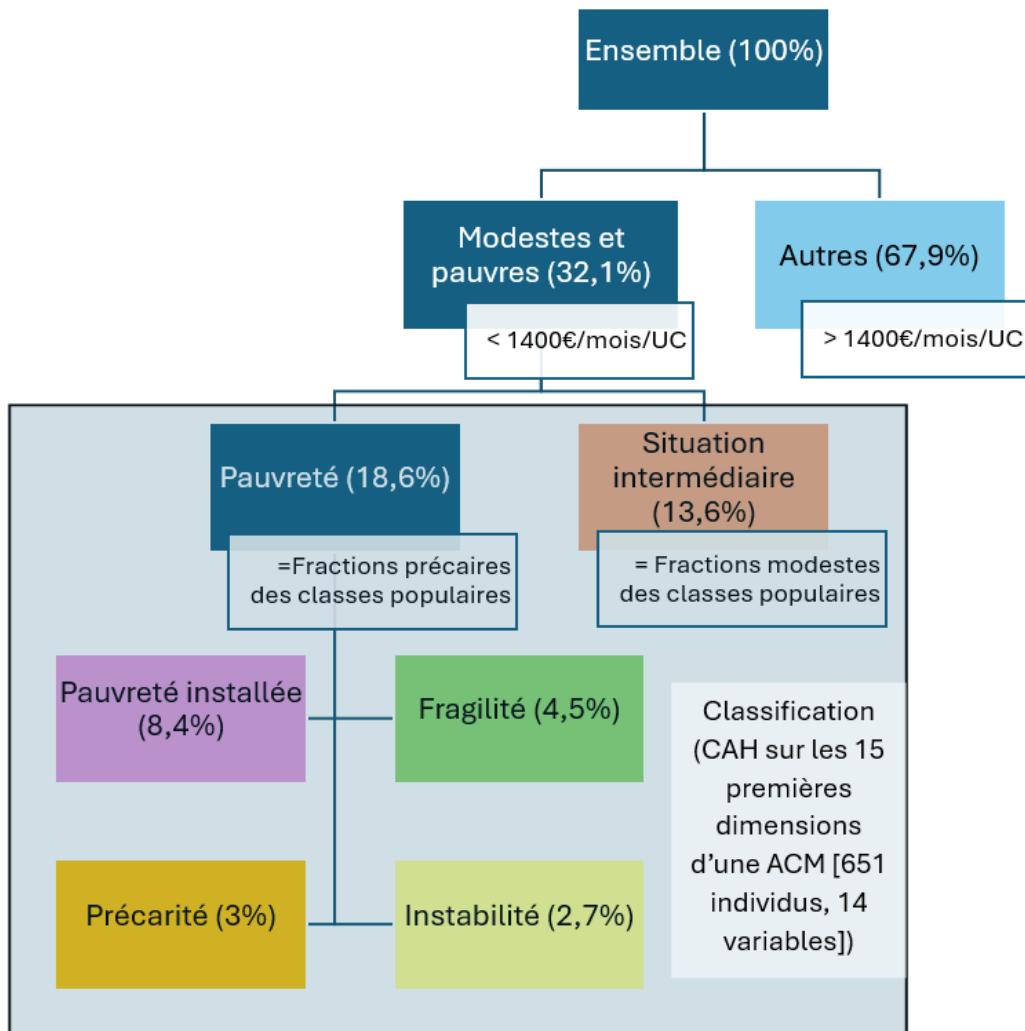
2.1. Cinq catégories d'individus pauvres et modestes

Afin de réaliser une typologie empirique des individus pauvres et modestes, nous procémons de la manière suivante (Figure 3), à partir de l'échantillon de l'enquête SVEN 2017 (2 362 individus) :

- (1) Nous posons un critère permettant de délimiter un ensemble d'individus pauvres ou modestes : ceux résidant dans un ménage dont le revenu mensuel est inférieur à 1 400 € par unité de consommation. Cela regroupe 651 individus (32,1 % de l'échantillon).
- (2) Nous réalisons une Analyse des Correspondances Multiples (ACM) spécifique sur ces 651 personnes, à partir de 14 variables (et 50 modalités) : le statut d'activité, le statut d'occupation du logement, la surface par habitant, le niveau de santé [auto-évaluation], le nombre de départs en vacances, la perception de son isolement social, la perception de sa situation financière, la perception d'allocation chômage, la perception du Revenu de Solidarité Active (RSA), la perception de l'Allocation Personnalisée au Logement (APL), la perception d'allocations maladie ou invalidité, le niveau de vie, la présence de problèmes perçus dans l'environnement du logement et la Profession et Catégorie Socioprofessionnelle (PCS).
- (3) Nous réalisons une Classification Ascendante Hiérarchique (CAH) sur les 15 premiers axes et retenons une typologie en cinq classes.

³⁰⁰ Coulangeon, P., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. (2023), *La conversion écologique des Français : Contradictions et clivages*, Paris, Puf.

Figure 3 : typologie des personnes pauvres et modestes à partir de l'enquête SVEN 2017 du panel ELIPSS



Quatre catégories correspondent à des formes différencierées de pauvreté, ou à ce que l'on peut nommer la *fraction précaire des classes populaires*.

D'abord, il y a les individus en situation de « pauvreté installée ». Cette classe renvoie à une forme particulièrement aiguë de pauvreté, qui concerne 8,4 % de la population en 2017. Ces individus vivent une exclusion durable du marché du travail et une forte dépendance à l'égard des minima sociaux. 89 % déclarent un niveau de vie inférieur à 950 € mensuel, 31 % touchant le RSA et 71 % touchant les APL. 34 % d'entre eux cherchent un emploi, et pour la plupart d'entre eux (30 %) depuis plus d'un an. Les personnes étrangères ou ayant acquis la nationalité française y sont surreprésentées (24 %), ainsi que les femmes (60 %). Cette catégorie comporte 84 % de locataires, dont 52 % de locataires en Habitation à Loyer Modéré (HLM), qui reportent souvent un manque d'espaces verts. Les jeunes sont légèrement surreprésentés (la catégorie comporte 34 % de moins de 35 ans contre 21 % en moyenne), tout comme les personnes disposant d'un faible capital culturel (50 % de personnes disent n'avoir lu aucun livre durant les douze derniers mois contre 27 % en moyenne). Les personnes se déclarant à l'extrême gauche et dans une moindre mesure au centre y sont surreprésentées, mais c'est surtout le

désintérêt pour la politique qui caractérise ce profil, avec 69 % de désintérêt déclaré contre 45 % en moyenne.

La deuxième catégorie est celle de la « fragilité sociale ». Ce profil, qui caractérise 4,5 % de l'échantillon, est spécifique en ce que la santé des individus qui y sont associés est fréquemment perçue comme mauvaise (pour 65 % d'entre eux) et leur ménage touche assez fréquemment (53 %) des prestations liées à la maladie ou à l'invalidité. Cette fragilité physique s'accompagne d'une fragilité financière perçue : 34 % déclarent « y arriver difficilement » et 24 % « ne pas pour y arriver sans faire de dettes » (contre 6 % en moyenne dans la population). Elle comporte de nombreuses personnes seules (32 %), souvent âgées de 50 à 64 ans (51 % contre 28 % en moyenne). Des problèmes environnementaux autour du logement sont fréquemment déclarés : un manque d'espaces verts (17 %) et un problème de bruit ou de pollution (26 %). Les personnes se déclarant à l'extrême gauche ou au centre y sont également surreprésentées.

La troisième situation est celle de la « précarité ». Il concerne aussi un petit ensemble de personnes (3 %), plutôt féminin (58 %), caractérisé par la recherche d'emploi (68 %), généralement depuis moins d'un an (58 %). Ce chômage, encore probablement perçu comme transitoire, concerne en majorité des jeunes (61 % ont moins de 35 ans) et des couples avec enfants (65 %). Ceux-ci ne se vivent pas comme isolés socialement : 60 % d'entre eux déclarant rencontrer des amis au moins une fois par semaine (contre 35 % en moyenne) et 57 % déclarant rencontrer de la famille au moins une fois par semaine (contre 37 % en moyenne). Ce groupe est également caractérisé par de faibles ressources culturelles (48 % disent ne pas avoir lu de livre sur la dernière année). Les personnes se situant à gauche de l'échiquier politique sont surreprésentées.

La quatrième situation est celle de l'« instabilité ». Elle revoie à un autre groupe de petite taille (2,7 %), particulièrement masculin (65 %), pour qui les faibles revenus sont liés à des formes d'emploi atypique : 43 % en contrat à durée déterminée et 16 % en intérim ou travail temporaire ; 31 % à temps partiel, subi dans plus des deux tiers des cas. Il s'agit d'une sous-population plutôt diplômée, 56 % ayant un diplôme de niveau bac à bac +2. Les personnes se situant à droite sont particulièrement sous-représentées au profit de la gauche et de l'extrême droite, le désintérêt déclaré pour la politique concernant encore ici une large majorité d'individus (62 %).

Ces quatre situations concernent ce que nous pouvons nommer les personnes en situation de « pauvreté », soit 18,6 % de la population. Un cinquième groupe renvoie à la *fraction modeste des classes populaires*.

Cette cinquième classe renvoie à une « situation intermédiaire », qui réunit 13,6 % des ménages interrogés, et l'essentiel des ménages vivant avec 950 à 1 200 € par mois par unité de consommation (58,5 %) et de ceux vivant avec 1 200 à 1 400 € par mois par unité de consommation (68,6 %). Malgré le faible revenu de ses membres, plusieurs éléments montrent qu'il s'agit rarement de personnes en situation de pauvreté : la faible part de locataires (26 % contre 70 % en moyenne dans les quatre groupes évoqués précédemment), le fort taux d'emplois stables (63 % sont soit en Contrats à Durée Indéterminée [CDI], soit dans la fonction publique soit à leur compte), à temps complet (43 %) et de retraités (25 %). Les professions des personnes actives rattachent, de fait, ce groupe aux fractions modestes des classes populaires avec une surreprésentation parmi les actifs d'ouvriers (30 %), employés (33 %), et d'indépendants (17 %). Les personnes situées à gauche y sont sous-représentées.

2.2. L'hétérogénéité des opinions sur l'environnement

La typologie empirique présentée ci-dessus permet de mettre en évidence l'hétérogénéité des opinions relatives aux enjeux environnementaux au sein des classes populaires. Celle-ci transparaît dès lors que l'on interroge les individus sur l'ampleur et la nature de leurs préoccupations environnementales (Tableau 4) : parmi les personnes en situation de « fragilité », de « pauvreté installée », mais aussi d'« instabilité » (soit environ la moitié des ménages pauvres et modestes), une part particulièrement importante d'individus se disent très préoccupés par une variété d'enjeux environnementaux. En particulier, la question du changement climatique est source d'une grande inquiétude chez une plus grande partie de ces trois classes (40 à 42 %) que dans l'ensemble de la population (32 %). À l'inverse, à quelques exceptions près, les ménages en situation de « précarité » sont globalement plus distants vis-à-vis de ces enjeux.

Tableau 4 : Préoccupations environnementales et catégories pauvres et modestes

Très préoccupé par...	Pauvreté installée	Fragilité	Précariété	Instabilité	Situation Intermédiaire	Moyenne
Le changement climatique	42 %	40 %	25 %	40 %	29 %	32 %
La pollution de l'air	50 %	54 %	40 %	45 %	48 %	43 %
L'abondance de déchets non recyclables	42 %	46 %	27 %	53 %	47 %	44 %
La disparition d'espèces	55 %	69 %	55 %	63 %	49 %	49 %
Les risques liés aux centrales nucléaires	55 %	49 %	36 %	40 %	40 %	35 %

Source : ELIPSS (CDSP), SVEN 2017

Champ : Population française métropolitaine âgée de 18 ans ou plus au moment de l'enquête (N = 2232)

Note : Moyenne calculée sur la France métropolitaine

Lecture : 42 % des personnes associées à la classe de la « pauvreté installée » se disent très préoccupés par le changement climatique.

Cette perception souvent accrue des problèmes environnementaux n'amène pas nécessairement à souhaiter une action publique plus forte pour les résoudre (Tableau 5), en particulier au sein des personnes en situation de « pauvreté installée », où la préoccupation pour le changement climatique est la plus importante (Tableau 4). Si les actions impliquant des coûts supplémentaires sont — sans surprise — moins souhaitées que dans le reste de la population (payer des produits plus chers ou plus d'impôts pour protéger l'environnement), cette moindre adhésion aux actions environnementales est plus large, et concerne les actions menées à l'échelle individuelle, celles des entreprises et même des pouvoirs publics (Tableau 5). Ces personnes sont particulièrement distantes vis-à-vis d'une *norme d'écocitoyenneté*³⁰¹ — qui promeut l'idée que la solution apportée aux défis environnementaux, et notamment climatiques, repose en large partie sur des individus qui doivent être sensibilisés aux questions

³⁰¹ Voir Ginsburger, M. (2020). « De la norme à la pratique écocitoyenne : Position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté ». *Revue française de sociologie*, (1), 43-78. Elle constitue un des cadrages dominants de la question écologique, promu par certains acteurs publics ; cf. Dubuisson-Quellier, S. (2016), *Gouverner les conduites*, Paris, Sciences Po [Les Presses de], p. 193-228), médiatiques (Comby, J. B. [2015]. *La question climatique : genèse et dépolitisation d'un problème public*. Raisons d'agir.) ou associatifs (Malier, H. [2022]. *Populariser l'écologie, éduquer les classes populaires ? : ethnographie critique d'interventions publiques et militantes en France et en Argentine* [Doctoral dissertation, Paris, EHESS].).

environnementales et, qui du fait de cette conscience accrue des enjeux, doivent réformer leur style de consommation ordinaire pour le mettre en conformité avec leurs attitudes et valeurs à l'égard de l'environnement. À l'inverse, l'inquiétude environnementale s'accompagne d'un volontarisme écologique important au sein de la catégorie de l'« instabilité » — qui n'est pas sans lien avec le niveau de diplôme en moyenne plutôt élevé des individus associés à cette classe.

Tableau 5 : Perception des actions environnementales et catégories pauvres et modestes

	Pauvreté installée	Fragilité	Précariété	Instabilité	Situation Intermédiaire	Moyenne
Entreprises n'en font pas assez	82 %	90 %	88 %	95 %	88 %	92 %
Pouvoirs publics n'en font pas assez	75 %	89 %	93 %	88 %	82 %	86 %
Citoyens n'en font pas assez	66 %	79 %	79 %	86 %	87 %	83 %
<i>Action des citoyens : manquant</i>	<i>12 %</i>	<i>7 %</i>	<i>12 %</i>	<i>0 %</i>	<i>3 %</i>	<i>4 %</i>
(Plutôt) prêt à payer plus d'impôts	23 %	19 %	26 %	27 %	28 %	28 %
(Plutôt) prêt à payer les produits plus chers	58 %	71 %	49 %	58 %	62 %	69 %
D'accord pour introduire une législation de l'environnement plus sévère	85 %	84 %	82 %	94 %	88 %	86 %
D'accord pour des amendes plus lourdes à l'égard des contrevenants	74 %	91 %	86 %	90 %	87 %	86 %

Source : ELIPSS (CDSP), SVEN 2017

Champ : Population française métropolitaine âgée de 18 ans ou plus au moment de l'enquête (N = 2 232)

Note : Moyenne calculée sur la France métropolitaine

Lecture : 82 % des personnes associées à la classe de la « pauvreté installée » considèrent que les entreprises n'en font pas assez pour l'environnement.

En résumé :

- Les personnes associées à la « pauvreté installée » tendent à manifester une très grande inquiétude vis-à-vis des risques environnementaux, mais aussi à l'égard des solutions, qui ne sont pas vues comme une priorité politique. Le rejet de la norme d'écocitoyenneté est important.
- Les personnes associées à la « fragilité » ont également une grande inquiétude vis-à-vis des risques environnementaux, une distance à l'égard des solutions fiscales, mais une tolérance plutôt élevée vis-à-vis du surcoût induit par l'achat de produits écologiques.
- Au sein des personnes en situation de « précarité », l'inquiétude environnementale est moins prégnante et le désintérêt vis-à-vis des enjeux écologiques est plus fréquent (nombre d'entre eux optent souvent pour la réponse « je ne sais pas » lorsqu'ils sont questionnés sur les enjeux écologiques).
- Les personnes en « instabilité » combinent une forte inquiétude et un volontarisme marqué.

- Les personnes en « situation intermédiaire » manifestent des niveaux de préoccupation et de volontarisme similaires au reste de la population.

De manière générale, les personnes pauvres et modestes sont loin de nier la réalité des problèmes environnementaux — voire, pour une large partie d'entre elles et notamment les plus exclus, manifestent un degré d'inquiétude particulièrement élevé. Pour autant, cette inquiétude s'accompagne bien souvent, en particulier au sein des personnes en situation de « pauvreté installée », d'une défiance vis-à-vis des solutions politiques ou à l'échelle individuelle et d'un sentiment de ne pas pouvoir agir.

2.3. Des positionnements différents au sein de l'espace des pratiques environnementales

De manière générale, les ménages pauvres et modestes tendent à avoir des pratiques de consommation marquées par la frugalité (dans l'équipement, les déplacements, les volumes d'énergie consommés), mais aussi par une moindre occurrence des « gestes » écologiques³⁰². Pour autant, comme pour les opinions, les styles de vie diffèrent selon l'appartenance aux différentes classes présentées ci-dessus. Afin de le mettre en évidence de manière synthétique, nous nous appuyons sur l'analyse de l'*espace social des pratiques environnementales* construit à partir de l'enquête SVEN 2017 (ELIPSS- CDSP) et introduit dans l'ouvrage *La Conversion écologique des Français*³⁰³. Celui-ci synthétise les principaux clivages qui traversent la population française du point de vue d'un ensemble diversifié de pratiques de consommation liées à l'environnement (dites *pratiques environnementales*). Sa construction — sur laquelle nous ne revenons pas en détails — repose sur les méthodes de l'Analyse Géométrique des Données³⁰⁴ appliquée à un ensemble de 22 variables relatives à quatre groupes :

- Les pratiques liées à l'alimentation (5 variables, 18 modalités),
- Les pratiques d'équipement et d'habillement (6 variables, 20 modalités),
- Les gestes domestiques (tri et économie d'énergie — 5 variables, 18 modalités),
- Les pratiques de déplacement et d'équipement auto (6 variables, 20 modalités).

Cette analyse met en évidence, sous la forme d'axes factoriels, trois principaux clivages qui structurent les pratiques environnementales des Français et divisent la population :

Le premier de ces axes, et de loin le plus saillant, est celui de la frugalité, qui oppose les ménages selon l'ampleur des achats, des déplacements automobiles et des possessions d'équipement (premier axe). D'un côté, des familles aisées, vivant dans de grandes maisons situées en zone rurale ou périurbaine partagent de forts niveaux de consommation et d'équipement tandis que de l'autre, des ménages constitués de personnes seules ou en couple, peu aisées, plus souvent de nationalité étrangère, et vivant dans des petits logements loués en zone urbaine partagent une forme de sobriété largement subie, liée à l'étroitesse de leurs conditions résidentielles et budgétaires.

L'orientation éthique et écologique des pratiques — qui passe par la consommation d'aliments locaux ou biologiques, la moindre consommation de viande, l'attention aux gestes d'économie d'énergie et la modulation du volume de déchets — différencie seulement dans un

³⁰² Voir Chapitre 1.

³⁰³ Coulangeon, P., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. (2023). *La conversion écologique des Français : Contradictions et clivages, Op.cit,*

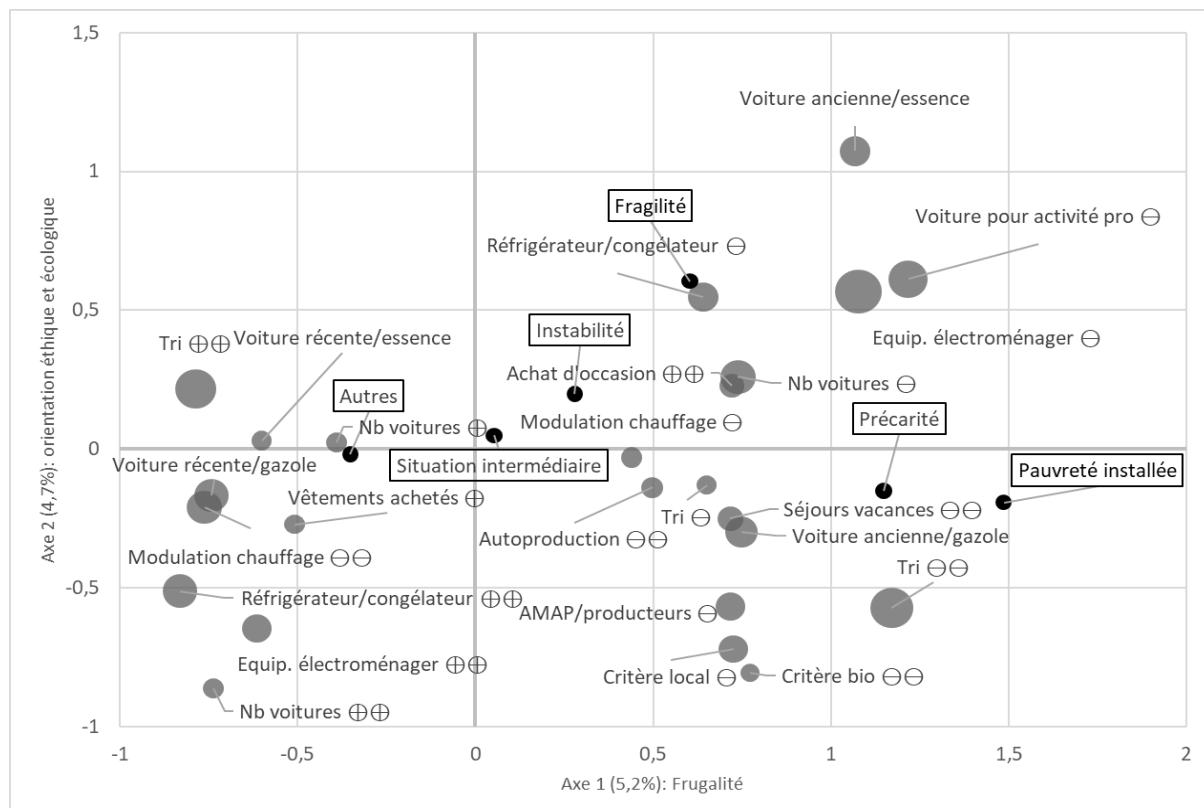
³⁰⁴ Il s'agit d'une variante de l'Analyse des Correspondances Multiples, nommée Analyse Factorielle Multiple qui permet de considérer différents groupes de variables. Voir Pagès, J. (2013). *Analyse factorielle multiple avec R*. EDP sciences.

second temps les modes de vie des ménages (deuxième axe). Cette orientation éthique amène les individus à amender leurs pratiques quotidiennes pour les mettre en adéquation avec des objectifs moraux ou politiques. Elle est plus fréquente chez les petits ménages (notamment les femmes seules), plus âgés, vivant dans de petits logements et dotés d'un capital culturel élevé. Ainsi, si certaines pratiques permettent aux individus de manifester leurs préoccupations environnementales — limiter l'achat de viande, acheter des produits labellisés — ces pratiques ne s'inscrivent pas, pour la plupart, dans des modes de vie plus frugaux.

Enfin, les modes de vie s'ordonnent selon leur ancrage plus ou moins local et plus ou moins global (troisième axe) ; cet axe traduit un clivage entre d'une part des agriculteurs et ouvriers ruraux ou des petites villes utilisant peu les transports de longue distance, et ayant des pratiques de consommation locale, marquée par exemple par la pratique du potager, et d'autre part des jeunes cadres vivant dans de grandes villes et voyageant beaucoup en avion.

Le positionnement moyen des cinq catégories associées aux classes populaires dans cet *espace social des pratiques environnementales* à trois dimensions est représenté dans les Figures 4, 5 et 6 par les points noirs, là où les points gris représentent les principales pratiques associées à chacun des deux pôles du clivage considéré.

Figure 4 : La position moyenne des cinq catégories de personnes pauvres et modestes sur l'axe de la frugalité



Source : ELIPSS (CDSPI), SVEN 2017

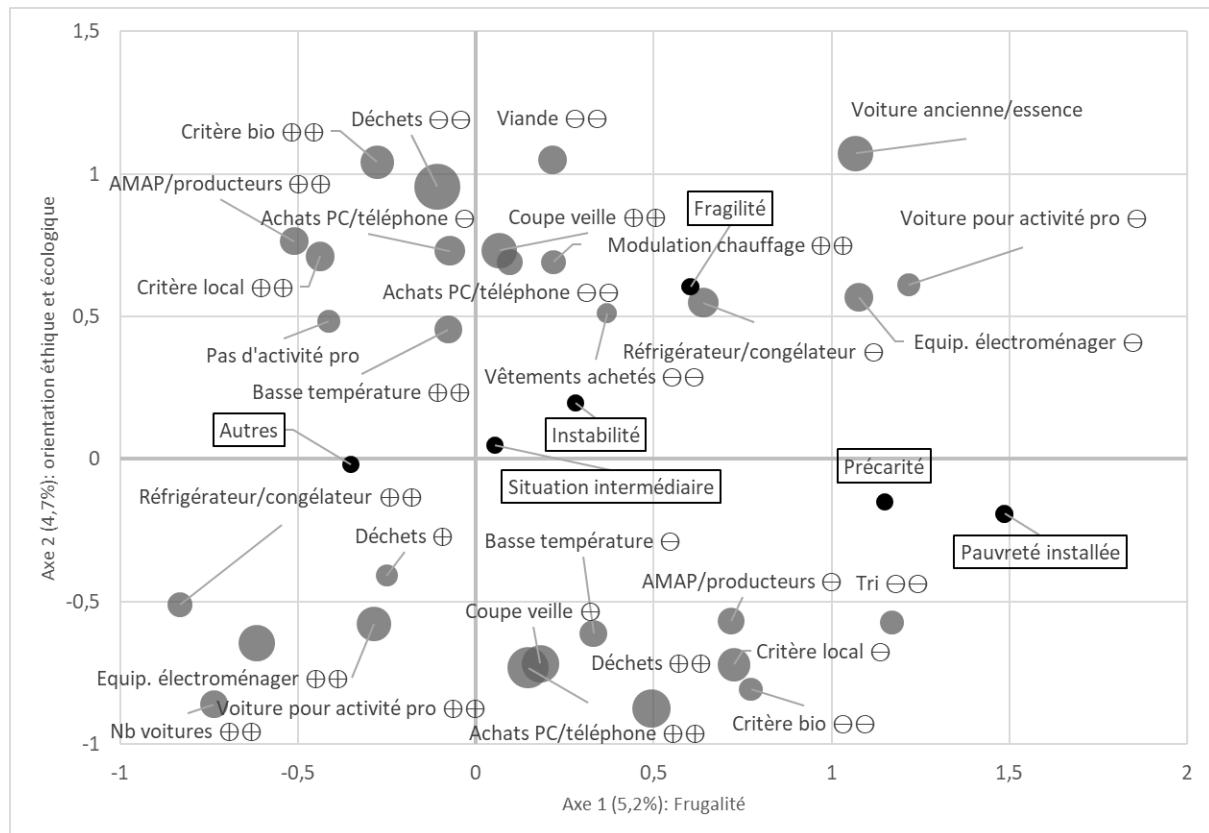
Champ : Population française métropolitaine âgée de 18 ans ou plus au moment de l'enquête (N = 2 232)

Note : Moyenne calculée sur la France métropolitaine.

Lecture : Sont représentées par des points gris les modalités les plus contributives au premier axe dans le plan défini par le premier et le deuxième facteur de l'AFM. Deux modalités proches sont fréquemment associées dans les réponses des individus interrogés. La taille des points est proportionnelle à la contribution de la modalité au

premier axe. Est représentée par des points noirs la position moyenne occupée dans l'espace par les cinq classes de personnes pauvres ou modestes. La catégorie « autres » correspond aux ménages ni pauvres ni modestes.

Figure 5 : La position moyenne des cinq catégories de personnes pauvres et modestes sur l'axe de l'orientation environnementale



Source : ELIPSS (CDSP), SVEN 2017

Champ : Population française métropolitaine âgée de 18 ans ou plus au moment de l'enquête (N = 2 232)

Note : Moyenne calculée sur la France métropolitaine

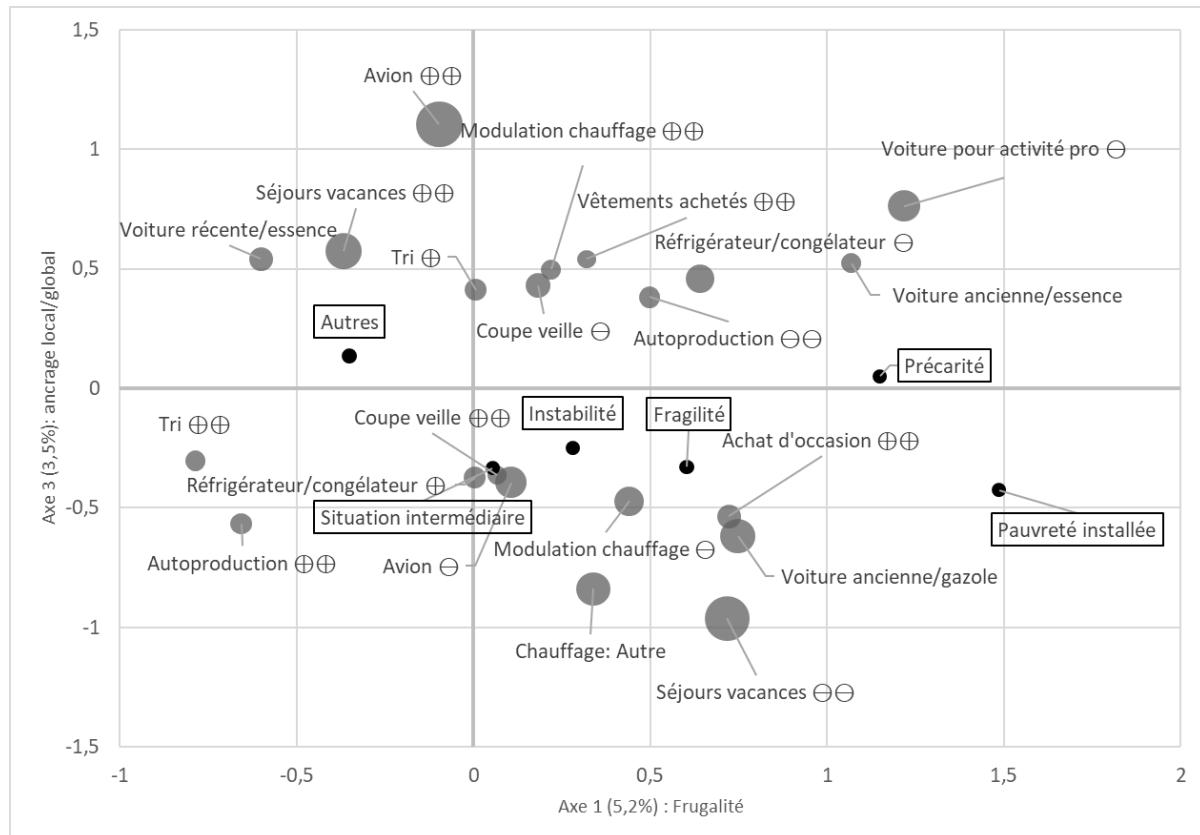
Lecture : Sont représentées par des points gris les modalités les plus contributives au deuxième axe dans le plan défini par le premier et le deuxième facteur de l'AFM. Deux modalités proches sont fréquemment associées dans les réponses des individus interrogés. La taille des points est proportionnelle à la contribution de la modalité au deuxième axe. Est représentée par des points noirs la position moyenne occupée dans l'espace par les cinq classes de personnes pauvres ou modestes. La catégorie « autres » correspond aux ménages ni pauvres ni modestes.

La projection de la classification portant sur les catégories populaires dans l'espace social des pratiques environnementales permet de mettre en évidence plusieurs phénomènes. D'abord, si les personnes interrogées au revenu le plus faible sont systématiquement associées au pôle « frugal » de l'espace des pratiques environnementales, le degré de frugalité varie très fortement entre les individus en situation de « pauvreté installée » ou de « précarité » dont les équipements, déplacements et consommations d'énergie sont particulièrement faibles, et celles en « situation intermédiaire », qui ont des pratiques nettement plus proches du reste de la population.

Ensuite, un écart important s'observe du point de vue de l'orientation environnementale des pratiques : si les personnes en situation de « précarité » et de « pauvreté installée » se situent dans la moyenne basse du point de vue de l'attention aux labels, des gestes d'économie

d'énergie ou de la limitation des déchets non recyclables, celles en situation de « fragilité », qui investissent déjà leurs pratiques quotidiennes d'une forte attention à leur santé — qui peut également conduire à privilégier des produits issus de l'agriculture biologique³⁰⁵ — manifestent également une orientation éthique particulièrement élevée, malgré leurs faibles revenus.

Figure 6 : La position moyenne des cinq catégories de personnes pauvres et modestes sur l'axe de l'ancrage local



Source : ELIPSS (CDS), SVEN 2017

Champ : Population française métropolitaine âgée de 18 ans ou plus au moment de l'enquête (N = 2232)

Note : Moyenne calculée sur la France métropolitaine

Lecture : Sont représentées par des points gris les modalités les plus contributives au troisième axe dans le plan défini par le premier et le troisième facteur de l'AFM. Deux modalités proches sont fréquemment associées dans les réponses des individus interrogés. La taille des points est proportionnelle à la contribution de la modalité au troisième axe. Est représentée par des points noirs la position moyenne occupée dans l'espace par les cinq classes de personnes pauvres ou modestes. La catégorie « autres » correspond aux ménages ni pauvres ni modestes.

Enfin, on observe que les catégories populaires ont des faibles pratiques de mobilité de longue distance et un ancrage local particulièrement important et — en apparence — homogène. Pour autant notons que celui-ci prend des allures différentes, dans la mesure où, associé à un fort degré de dénuement matériel, il peut être surtout subi (pour les individus en situation de « pauvreté installée ») ou, à l'inverse, lorsque l'espace résidentiel le permet, investi de davantage de pratiques positives, comme l'autoconsommation alimentaire (pratique du potager, de la cueillette, de l'élevage, de la chasse ou de la pêche). Ainsi, 69 % des individus

³⁰⁵ Voir Lamine, C. (2008), *Les intermittents du bio : pour une sociologie pragmatique des choix alimentaires émergents*, Paris, Quae.

associés aux personnes en « situation intermédiaire » et d’« instabilité » déclarent accéder à des aliments autoproduits contre seulement 47 % des personnes associés à la « pauvreté installée ».

Conclusion

Ce chapitre met en évidence deux phénomènes essentiels pour comprendre le rapport des ménages pauvres et modestes aux enjeux écologiques :

La contrainte écologique paradoxale : ces ménages ont tout à la fois une empreinte carbone qui est en moyenne relativement faible, du fait d’une frugalité induite par la contrainte budgétaire à laquelle ils font face, mais également une plus faible marge d’action pour amender leurs pratiques quotidiennes et y introduire des gestes ou des biens plus écologiques, également du fait de l’ampleur de la contrainte budgétaire et des contraintes familiales, professionnelles et résidentielles associées.

L’hétérogénéité interne aux catégories populaires : loin de constituer un ensemble homogène, distant des enjeux écologiques et également contraints à une frugalité subie, l’hétérogénéité des conditions de vie, d’emploi ou de santé amène les différentes fractions des catégories populaires à nouer des rapports également différents aux enjeux écologiques et aux pratiques quotidiennes qui y sont associées. En particulier, une large fraction des personnes les plus pauvres s’avère davantage inquiète que la moyenne des Français des risques environnementaux, même si elle est aussi particulièrement défiantes à l’égard des solutions envisagées.

Chapitre 6 : Budgets carbonés de ménages en situation de pauvreté

Pierre Blavier

Nous nous concentrons ici sur un compte-rendu de l'enquête menée auprès de quatre ménages du cinquième collège du Conseil National des politiques de Lutte contre la pauvreté et l'Exclusion sociale (CNLE), dans le cadre d'une réflexion sur ces dernières et la transition écologique. Comme le précisait la lettre de mission, il s'agissait de « réaliser plusieurs monographies de ménage visant à documenter la capacité d'adaptation de leur comportement et de leur budget en réponse aux changements souhaités et induits par l'évolution réglementaire pour inciter à des conduites plus sobres ou par les nouvelles normes de consommation face aux enjeux environnementaux : de quelles marges de manœuvre disposent-ils ? Quelles sont les retombées attendues sur l'organisation de leur vie quotidienne ? »³⁰⁶. Cette contribution doit s'intégrer dans un rapport plus large qui sera rendu par le CNLE.

Pour cela, une enquête de terrain auprès des ménages concernés du 5ème collège a donc été réalisée, dans une visée de recherche participative : la démarche d'enquête en sciences sociales leur a été présentée, leur participation était naturellement volontaire, et ils ont été avertis que leur contact (téléphone et courriel) allait, à cette fin, être transmis à l'enquêteur Pierre Blavier. Nous avons ainsi réalisé un entretien approfondi avec chacun d'eux, qui a permis de collecter de nombreuses informations sur leurs budgets et d'estimer leurs empreintes carbone respectives, avant que ce calcul initial ne soit affiné grâce à un deuxième contact téléphonique. Dans ce contexte, l'enquête a reçu un très bon accueil, entraînant l'établissement d'une vraie relation et d'une certaine sympathie avec l'enquêteur, même si pour un cas l'enquête n'a pu être prolongée du fait que la personne soit sortie du 5ème collège sans que personne à ce jour n'ait de nouvelles (Nelly).

L'enquête a porté sur leur situation budgétaire, entendue de manière monétaire mais en ouvrant à des aspects non-monétaires d'organisation de la vie quotidienne, et a également consisté à recueillir toutes les informations nécessaires au calcul de leurs empreintes carbone. Par conséquent, plusieurs constats confortent logiquement certains grands résultats classiques de la sociologie de la pauvreté, que nous décrirons dans un premier temps visant à présenter les enquêtés (I). Ensuite nous procéderons dans un deuxième temps au calcul de leurs empreintes carbone et à l'analyse qui peut en être tirée (II), à la fois sur ces ménages particuliers et plus largement sur l'application et le calcul d'empreintes carbone pour des ménages en situation de pauvreté.

1. Présentation des cas enquêtés

Un point préalable à relever est que les participants à l'enquête ont été préalablement sélectionnés via des organisations faisant partie du maillage associatif en matière de pauvreté : la Fondation d'Auteuil (Myriam), « Pas à pas » du réseau du Mouvement National des Chômeurs et Précaires (MNCP) (Bernard), « Fédération des Acteurs de la Solidarité » (FAS) (Marjolaine, Nelly). Ce canal de recrutement des enquêtés est à bien garder à l'esprit, car par définition il presuppose que ceux-ci aient une activité associative, et même apparemment une

³⁰⁶ Lettre de mission du 9 février 2022.

forte insertion dans celle-ci puisqu'ils sont choisis par l'organisation pour participer au 5ème collège du CNLE et à ses réunions. Celles-ci avaient lieu, dans le cadre de cette mission sur la transition écologique, de manière *quasi* mensuelle. Les raisons du choix par ces organisations de ces personnes ne nous sont pas connues, mais il s'agit probablement d'un certain biais, dans la mesure par exemple où on peut penser que ces organisations choisissent les personnes qu'elles jugent les plus fiables, les plus investies, ou les plus « représentatives ». Tous font en effet preuve de capacités de compréhension des enjeux et de verbalisation, comme en témoignent d'ailleurs leur participation et leurs prises de parole aux séances du séminaire du CNLE.

Ce biais n'est donc pas en soi un problème, mais il faudra l'avoir à l'esprit au moment de jauger la portée des constats réalisés car il conditionne vraisemblablement le profil des personnes rencontrées. Ses avantages sont, d'une part, une certaine bonne volonté de participation à l'enquête qui est rare par rapport à d'autres enquêtes, et d'autre part, la possibilité de documenter l'empreinte carbone de personnes parfois très insérées dans des réseaux et services caritatifs de proximité, soit une organisation susceptible de se développer en vue de la transition écologique car manifestement assez économique en énergie notamment carbonée.

1.1. Description des situations budgétaires

La figure 1 présente différentes caractéristiques des ménages rencontrés : composition familiale, lieu de résidence, âge, statut d'occupation du logement, et indicateurs monétaires sur l'état du budget (montant total des revenus, reste à vivre). Elle montre ainsi des situations relativement variées, même si on retrouve un certain nombre de points communs qui font écho à des résultats établis de la sociologie de la pauvreté. Il faut d'ailleurs noter que tous quatre sont officiellement dans une situation de pauvreté monétaire, puisqu'en dessous du seuil de pauvreté tel que fixé par l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) (niveau de vie de 1 102 € par unité de consommation, seuil de 2020). C'est Bernard qui s'en approche le plus, mais il constitue une exception par rapport aux autres à au moins trois égards. D'une part, il est propriétaire accédant d'un appartement qu'il loue, ce qui est susceptible d'accroître ses revenus (bien que finalement cet appartement occasionne plus de frais que son loyer), alors que toutes les autres sont locataires à divers titres. Aucune n'est propriétaire de son lieu de résidence et les statuts de résidence sont divers, dont Bernard qui est hébergé gratuitement chez ses grands-parents au moment de l'enquête ou celui de Nelly hébergée par une association. D'autre part, Bernard est le seul à avoir un emploi (surveillant à temps partiel dans un collège de la commune de ses grands-parents), alors que toutes les autres sont durablement éloignées du marché de l'emploi, principalement pour des problèmes de santé chroniques. D'ailleurs, deux sont bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH), ce qui est conforme aux liens bien établis entre d'une part situation de pauvreté³⁰⁷ et la perception de cette allocation, d'autre part entre celle-ci et un mauvais état de santé (Drees, 2022, p. 132, Tableau 1), et enfin l'augmentation (relative et absolue) du nombre de bénéficiaires de cette allocation (Drees, *Ibid.*, p. 215, Graphique 2). Enfin, tous sont peu diplômés, hormis à nouveau Bernard qui est le seul à avoir fait des études post-bac (diplôme universitaire de technologie commerce) et qui en reprend au moment de l'enquête (licence de philosophie à distance). Tous ces constats correspondent tout à fait à ce qu'on sait par ailleurs des caractéristiques des personnes touchées par la pauvreté : par différents mécanismes bien décrits en sociologie de la pauvreté, dans la France contemporaine et par rapport à l'ensemble de la population les pauvres sont plus jeunes, plus souvent d'origine immigrée et locataires, vivent de manière plus isolée ou en famille

³⁰⁷ Ainsi, d'après le Panorama social de la Drees de 2022 (Tableau 1, p. 10), près de 20 % des personnes handicapées de 15 ans ou plus sont dans une situation de pauvreté monétaire au seuil de 60 %.

monoparentale, et sont moins diplômés, moins en emploi, et en moins bonne santé (Figure 1). Les enquêtés sont complètement dans ces tendances plus générales.

Figure 1 : Caractéristiques des personnes en situation de pauvreté

Caractéristiques	Variables de description	Parmi les enquêtés	Personnes en situation de pauvreté monétaire à 50 %	Personnes en situation de pauvreté monétaire à 60 %	Ensemble des individus
Caractéristiques socio-démographiques	Âge moyen	39	34	37	42
	Sans aucun diplôme (>16 ans)	3/4	43 %	46 %	29 %
	Diplôme post-bac (>16 ans) (i)	1/4	18 %	15 %	30 %
	Niveau de vie moyen (ii)	933	724	880	2 182
	Origine immigrée (iii)	1/4	50 %	45 %	72 %
	Femmes	3/4	53 %	52 %	52 %
Situation sur le marché du travail	Taux d'emploi (>16 ans) (iv)	0/4	34 %	34 %	51 %
État de santé	Mauvaise santé (>16 ans) (v)	3/4	14 %	14 %	9 %
Caractéristiques du logement	Personne seule	3/4	25 %	23 %	18 %
	Famille monoparentale	1/4	20 %	20 %	10 %
	Vit en milieu rural	1/4	17 %	18 %	23 %
	Vit dans l'agglomération de Paris	0/4	20 %	19 %	17 %
	Propriétaire	0/4	23 %	27 %	64 %
	Locataire	1/4	48 %	45 %	20 %
	Locataire HLM	2/4	24 %	25 %	14 %
	Logement gratuit	1/4	5 %	3 %	2 %

Source : Enquête Statistique sur les Revenus et les Conditions de vie (SRCV), INSEE, 2019.

Champ : Ensemble des individus (de plus de 16 ans lorsque précisé).

Lecture : En 2019, d'après l'enquête SRCV, respectivement 5 %, 3 % et 2 % des individus en situation de pauvreté à 50 % du niveau de vie, 60 %, ou de l'ensemble des individus vivent dans un logement gratuit.

Notes : (i) Tout type de diplômes du supérieur confondus (du bac+2 paramédical au master ou doctorat) ; (ii) Le niveau de vie est défini comme l'ensemble des revenus disponibles divisé par le nombre d'unité de consommation (échelle OCDE : 1 UC pour le premier adulte, ensuite 0,5 UC pour tout autre membre de plus de 14 ans et 0,3 pour ceux plus jeunes) du ménage de résidence ; (iii) Immigré est défini ici selon la définition officielle du Haut Conseil à l'Intégration (HCI) comme personne née étrangère à l'étranger : cette définition ne présage donc pas de la nationalité au moment de l'enquête, qui peut être française ou étrangère ; (iv) Le taux d'emploi est défini comme la part d'individus (de plus de 16 ans) en emploi (à temps plein ou partiel) au moment de l'enquête ; (v) La mauvaise santé est définie comme le fait de cocher les cases 4 (« mauvais ») ou 5 (« très mauvais ») à la question sur l'« état de santé en général » proposant une échelle de 5 niveaux.

En lien avec cette mise en perspective, un point d'attention supplémentaire est qu'au moment de l'enquête aucun n'est en couple stable, et qu'à l'exception de Myriam trois sur quatre sont dans des situations changeantes, en quelque sorte en « transit » vers une situation différente, à divers titres. Ainsi Nelly décrit sa situation comme temporaire puisqu'elle devrait emménager dans un appartement en location et qu'elle suit une formation pour se réinsérer professionnellement ; Marjolaine vient de se mettre en couple avec un nouveau compagnon, Bernard s'estime dans une situation « transitoire » chez ses grands-parents vers de nouvelles orientations professionnelles. Là encore, ces observations sont concordantes avec l'état des connaissances sur la pauvreté, et l'instabilité du quotidien qui l'accompagne pour les personnes concernées, mais cela est à garder à l'esprit au moment d'estimer l'empreinte carbone de ces personnes, qui peut fluctuer selon la situation dans laquelle est réalisé le calcul. Par exemple, l'empreinte carbone de Marjolaine n'est pas la même si on juge sa situation sans ou avec son compagnon (qui se déplace en voiture), et nous avons donc pris en compte les deux cas de figure dans la suite de l'analyse.

Prénom	Âge (2023)	Composition familiale	Lieu de résidence	Statut de l'occupation du logement	Montant total des revenus (*)	Reste à vivre (**)
Myriam	37	Famille monoparentale : elle et sa fille	Marseille (13)	Locataire du parc privé	1 525	126
Nelly	46	Célibataire (enfants au pays d'origine)	Vierzon (18)	Hébergement social	904	333
Marjolaine	45	Célibataire (mise en couple au cours de l'enquête)	Bourges (18), quartier lac d'Auron	HLM	782	-70
Bernard	29	Vivant chez ses deux grands-parents	Aiguillon (47)	Hébergement familial	1 100	- 111

Source : Enquête de terrain, 2022-2023

(*) On a inclus ici l'Aide Personnalisée au Logement (APL) dans les revenus, puis décompté l'intégralité du loyer dans les dépenses. (**) Revenu monétaire restant une fois décomptées toutes les dépenses prévisionnelles.

Figure 2 : Tableau synthétique des situations des enquêtés

Il est ainsi significatif qu'au moment de l'enquête la plupart sont dans des situations relativement instables en termes conjugaux, de logement, d'accès ou non à des droits sociaux ou éventuellement à un emploi. Tout se passe comme s'ils étaient « en transit » vers un autre état, une autre situation, un autre (dés)équilibre, soit une situation de « transitoire qui dure »³⁰⁸. Là encore cela n'est pas un problème en soi, dans l'absolu, mais en l'occurrence cela ne facilite pas le fait d'identifier des facteurs forts en termes d'empreinte carbone ou de budgets dès lors

³⁰⁸ Duvoux, N. et Lelièvre M. (dir.) (2021), *Trajectoires et parcours des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale - Actes du séminaire de recherche comité scientifique du CNLE, Op.cit.,*

que leur situation (de trajets, de logement, de composition familiale) apparaît changeante. Du reste, ce point d'attention n'est pas du tout exceptionnel pour ces franges de la population. Au contraire, il a déjà été bien documenté, notamment dans des études telles que celle du Crédoc pour la Fondation de France³⁰⁹ ou bien de l'INSEE³¹⁰.

Dernièrement, il faut noter que la plupart sont concernés par des histoires douloureuses et parfois cumulatives liées à leurs familles (violence, handicap, troubles psychiatriques, alcoolisme, ruptures multiples de liens familiaux), à une migration (enfants laissés au pays), à des problèmes de santé chroniques, ou à des difficultés à occuper durablement un emploi. Nous retrouvons ici la pauvreté en tant que résultante d'un faisceau de problèmes cumulatifs.

1.2. Le poids des difficultés administratives

Tous les enquêtés nous ont fait part de difficultés administratives relativement importantes, hormis Nelly qui nous indique au contraire devoir beaucoup aux soutiens des services publics et d'associations et qui leur en est très reconnaissante. Leur récurrence au fil des entretiens est notable, même s'il s'agit de cas de différentes natures :

- Marjolaine s'est vue supprimer le Revenu de Solidarité Active (RSA) « du jour au lendemain » suite à l'emménagement avec son compagnon, ce qu'elle conteste.

- Marjolaine a été sommée, comme tous les locataires d'Habitations à Loyer Modéré (HLM), de répondre à l'enquête préfectorale sur ses revenus. Elle nous dit avoir répondu, mais la lettre n'est jamais arrivée, elle ne l'a pas renvoyée, et paie donc une pénalité mensuelle pour cette non-déclaration.

- Les trois ont des frais bancaires liés à des découverts, avec probablement des effets de cercles vicieux de progressif endettement³¹¹.

- Bernard a des démêlés avec les impôts, qui selon lui viennent de ses changements de statut d'emploi (salarié puis créateur d'entreprise puis chômeur) et de sa propriété immobilière.

Ces situations occasionnent des surcoûts, des incompréhensions, des critiques, et concrètement un rapport manifestement défiant à l'égard des différents guichets auxquels ils ont affaire, comme cela a d'ailleurs parfois pu apparaître en séance du CNLE. Ce point concorde avec d'autres travaux à ce sujet, mais il faut sans doute le garder à l'esprit parce qu'il est susceptible de peser sur la communication et la bonne mise en œuvre de politiques environnementales à destination des personnes en situation de pauvreté.

2. Calculs et caractérisation des empreintes carbone

Nous avons estimé les empreintes carbone de ces quatre ménages à partir du simulateur de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) nos gestes climat³¹². Cet outil paraissait en effet le plus efficace (facile d'accès et d'utilisation), même si en réalité

³⁰⁹ Crédoc. (2019), *Isolement relationnel et mobilité*, Paris, Étude pour la Fondation de France.

³¹⁰ Gleizes, F., Grobon, S. et Legleye, S. (2019), « 3 % des individus isolés de leur famille et de leur entourage : un cumul de difficultés socio-économiques et de mal-être », *INSEE Première*, n° 1770, p. 1-4.

³¹¹ Perrin-Heredia, A. (2010), *Logiques économiques et comptes domestiques en milieux populaires : ethnographie économique d'une « zone urbaine sensible »*, Thèse de doctorat de sociologie, sous la direction de Rasselet, G. et Weber, F., Université de Reims.

³¹² Simulateur de l'ADEME : <https://nosgestesclimat.fr/>

l'ADEME l'a plutôt conçu comme un moyen de communication sur la transition écologique, visant à diffuser des ordres de grandeur des empreintes carbone auprès d'un large public d'internautes afin de les sensibiliser à la transition écologique, et même leur suggérer concrètement à la fin du questionnaire des changements de comportement ajustés aux réponses qu'ils ont fournies. Autrement dit, il s'est confirmé à l'usage que cet outil a l'avantage d'être pratique, facilement mobilisable, mais que, n'ayant pas été vraiment conçu pour calculer scientifiquement des empreintes carbone, il posait un certain nombre de questions méthodologiques que nous proposons d'évoquer au fil du propos, en particulier en ce qui concerne les empreintes carbone du bas de la distribution des revenus que nous avons enquêtées.

Les travaux dans ce domaine³¹³ indiquent que les empreintes carbone des personnes du bas de la distribution des revenus sont en moyenne les plus modestes, malgré de fortes disparités : dans quelle mesure est-ce le cas pour les personnes enquêtées ici ? Celles-ci sont toutes inférieures à la moyenne nationale (Figure 2), qui est d'environ 10 tonnes de CO₂ annuels, dont « selon les experts il faudrait limiter ce chiffre à 2 tonnes de CO₂ par an pour réussir à atteindre la neutralité carbone et à limiter le réchauffement de la planète »³¹⁴. Comme le montre la figure 2, Myriam a l'empreinte carbone la plus faible (4 tonnes), Bernard la plus haute (8,4), et celles de Nelly et Marjolaine s'échelonnent entre les deux.

Mais d'une part cet exercice conduit à relever un certain nombre de limites d'un tel calcul. D'autre part, il subsiste des écarts considérables, qui tiennent notamment aux contributions de différentes consommations, sur lesquelles nous reviendrons dans un deuxième temps.

Figure 3 : Calcul par ordre croissant des empreintes carbone et parts des transports et de l'alimentation

	Empreinte carbone	Transport	Alimentation	Total transport & alimentation	Source :
Myriam	4,0	0,4 [10%]	1,6 [45%]	2 [51%]	
Nelly	5,6	0,4 [6%]	2,1 [38%]	2,5 [43%]	
Marjolaine cohabitant avec compagnon	6,6	2,3 [35%]	1,5 [23%]	3,8 [58%]	
Bernard	8,4	3,8 [45%]	2,1 [25%]	5,9 [70%]	
Marjolaine sans compagnon	5,6	0,4 [6%]	2,1 [38%]	2,5 [43%]	

Enquête de terrain, 2022-2023, calculs de l'auteur.

Lecture : L'empreinte carbone annuelle de Myriam est, d'après l'estimation réalisée à partir du simulateur de l'ADEME nos gestes climat (<https://nosgestesclimat.fr/>), de 3,8 tonnes de CO₂. Le poste transport compte pour 0,4 tonne, soit 10 % de ce total (0,4/4).

³¹³ Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Op.cit.*,..

³¹⁴ Site nosgestesclimat : <https://nosgestesclimat.fr/>

Au fil de nos calculs de ces empreintes carbone à partir du simulateur nos gestes climat, nous nous sommes aperçus que cela impliquait une série d'arbitrages, qui doivent être gardés à l'esprit dans l'interprétation de ce tableau et qui constituent donc un premier point de commentaire³¹⁵.

En premier lieu, nous n'avons pas pris en compte tous les trajets, principalement en train, nécessaires pour participer au moment de l'enquête au 5ème collège du CNLE, en considérant que c'était un trait particulier des personnes enquêtées ici.

Deuxièmement, le simulateur nécessite de compléter pas moins de 74 items, qui sont listés en annexe (Figure 5). Or ceux sur par exemple l'alimentation et les vêtements demeurent difficiles à remplir précisément, même si heureusement ils ne pèsent globalement pas si lourd dans l'empreinte carbone individuelle, notamment lorsqu'est appliquée la réponse « ne sait pas » qui conduit le simulateur à appliquer des consommations moyennes. Surtout, les réponses à un certain nombre de questions peuvent changer considérablement selon le moment où l'enquête est réalisée, du fait que nous avons vu (cf. *supra*) que les situations étaient changeantes. Cela pose des questions en particulier lorsqu'il s'agit de consommations individualisées au sein d'un couple, puisque les deux membres n'ont pas les mêmes empreintes. C'est ainsi le cas pour Marjolaine qui vient d'emménager avec son compagnon au moment de l'enquête, ce qui la conduit à se déplacer davantage en voiture avec lui qui en possède une, qu'il utilise pour aller au travail : faut-il alors compter ces trajets domicile-travail dans l'empreinte carbone de Marjolaine ? D'un côté, cela n'est pas directement de son fait et c'est bien le conjoint qui effectue ces déplacements pour son travail. Mais d'un autre elle est en partie dépendante de ses revenus tirés de son travail, qui font concrètement tenir leur budget. Nous avons donc pris le parti d'inclure ces trajets dans l'empreinte carbone de Marjolaine. De la même manière, pour Nelly qui habite en institution au moment de l'enquête, il n'est pas clair de déterminer dans quelle mesure la consommation carbone liée au chauffage collectif (au gaz de ville), aux espaces collectifs, etc., doit être comptée dans son empreinte carbone, et à quelle hauteur. Ce point de discussion ne semble pas actuellement tranché mais, comme nous l'a confirmé l'ADEME, il mériterait une réflexion méthodologique supplémentaire au sujet de l'articulation entre les échelles individuelles et ménages. Cela vaut probablement en particulier pour les ménages du bas de la distribution, dont beaucoup de travaux ont de longue date pointé les imbrications très fortes des budgets familiaux, au sein d'un même ménage³¹⁶ et même en réseau avec d'autres du voisinage³¹⁷.

Une autre interrogation que nous avons rencontrée concerne les comportements de récupération et d'anti-gaspillage qui sont pratiqués par certaines enquêtées, et notamment par Myriam : ce type de pratiques concerne particulièrement les ménages du bas de la distribution, même si les classes supérieures n'en sont pas complètement exclues³¹⁸. D'un côté le simulateur en tient compte en renseignant des comportements anti-déchets ou en ne recensant que les appareils électroménagers de moins de dix ans ou les vêtements achetés dans l'année (alors que Myriam achète quasi exclusivement de la seconde main, qui n'est pas comptée ici car leur empreinte carbone est considérée amortie). Mais d'un autre cela ne vaut pas pour l'alimentation, pour laquelle Myriam a pourtant un comportement écologique puisqu'elle va à une épicerie

³¹⁵ Une des limites plus générales de cet outil est de ne pas considérer tout un ensemble d'autres formes de pollution que le carbone (par ex. les déchets domestiques, la pollution de l'eau, etc).

³¹⁶ Laé, J-F. et Murard, N. (1985), *L'argent des pauvres : la vie quotidienne en cité de transit*, Paris, Seuil.

³¹⁷ Stack, C. (1983), *All our skin*, Underlining édition.

³¹⁸ Ginsburger, M. et Madon, J. (2023), « Faire durer ses objets, une pratique distinctive ? Consommation et frontières de classe chez les ménages aisés », *Op.cit.*,

solidaire redistribuant notamment des aliments à consommer rapidement, alors qu'ils seraient susceptibles d'être perdus dans les circuits commerciaux usuels. Mais, en même temps, ce sont des aliments qui ne sont pas forcément de saison, ni très écologiques (car nécessitant beaucoup de transport, résultant d'une agriculture intensive, etc.) : dans quelle mesure de tels surplus seraient-ils disponibles dans un contexte de transition écologique ?

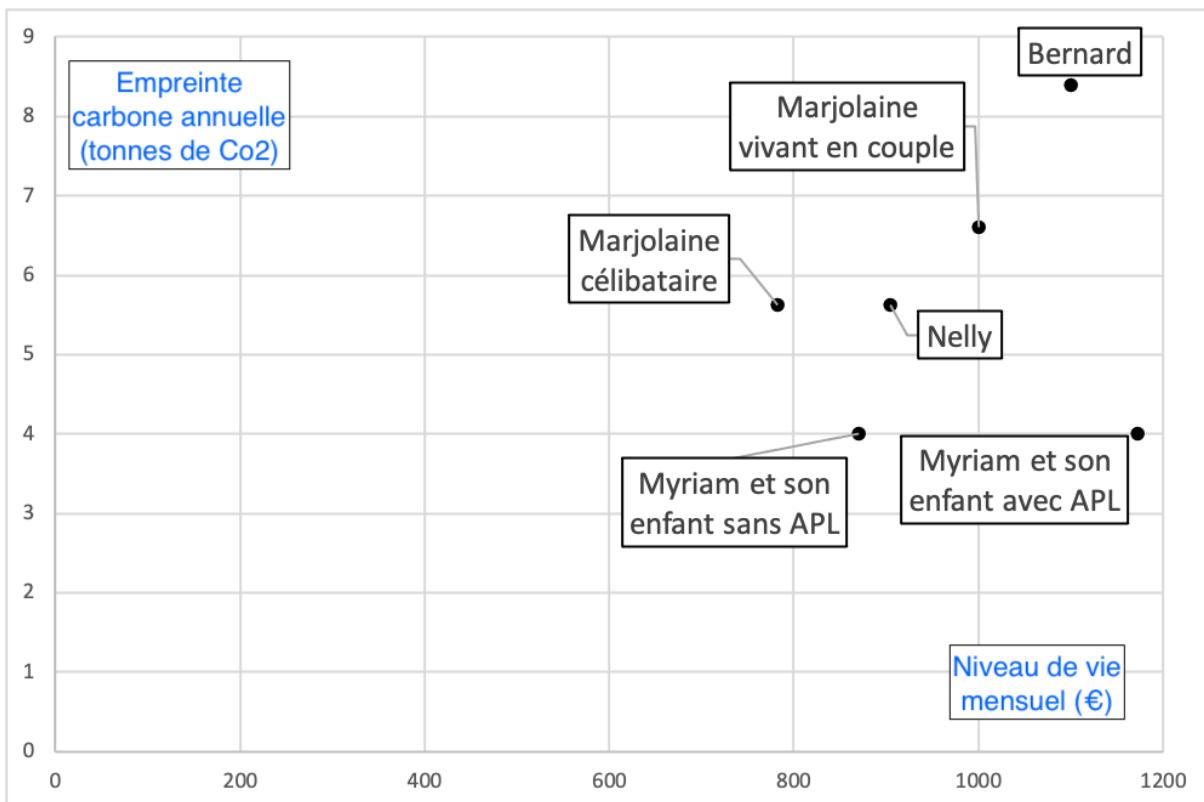
Enfin, le simulateur impute à toute personne 1,6 tonne de CO₂ annuel sans distinction, pour prendre en compte le coût carbone lié à des services publics (par ordre décroissant : travaux divers pour ouvrages publics 267 kg, administration et défense 259 kg, santé 178 kg, enseignement 156 kg, etc.) et marchands (196 kg). Cet ajout a tendance à « moyenniser » toutes les empreintes carbone et à réduire les écarts entre les individus. C'est ce qui explique que Myriam, dont nous allons voir qu'elle a un mode de vie à très basse consommation carbone, a tout de même une empreinte de près de 4 tonnes de CO₂ : c'est certes moins de la moitié de la moyenne nationale (environ 10 tonnes), mais c'est le double des 2 tonnes visées par l'ADEME en vue de la transition écologique. Nos échanges avec l'ADEME suggèrent qu'en l'état il est là encore difficile de déterminer comment cette contribution collective devrait être décomptée : en l'occurrence les ménages pauvres sont d'un côté peu consommateurs de certaines infrastructures collectives (par exemple l'enseignement supérieur, les infrastructures aéroportuaires, etc.), mais d'un autre ils sont les principaux bénéficiaires de certains services publics (systèmes sociaux, système public de santé, etc.). Par conséquent, il n'est pas évident de savoir comment cette part collective des émissions carbone doit être répartie individuellement, et en particulier pour le bas de la distribution, et dans quelle mesure ils peuvent être considérés comme des « gros consommateurs » de services publics, et en particulier de ceux émetteurs de Gaz à Effet de Serre (GAS).

2.1. Des empreintes carbone faibles : niveaux et variabilité

Nous avons relevé plus haut que toutes les personnes rencontrées ont des empreintes carbone en-deçà de la moyenne nationale, ce qui rejoint la corrélation établie entre niveaux de revenus et d'empreinte carbone. Toutefois, comme Pottier et ses collègues³¹⁹, nous observons à partir de nos cas que la relation entre empreinte carbone et niveaux de revenus n'est pas claire, comme le suggère la Figure 3 : il existe de notables différences d'empreinte pour les niveaux de revenus considérés ici, celle qui dispose de celui le plus élevé a l'empreinte carbone la plus faible des quatre cas ; ce point est toutefois à relativiser dans la mesure où les Aides Personnalisées au Logement (APL) ont été comptées dans les revenus de Myriam, alors que sans cela elle revient à hauteur de Bernard (Figure 3). Comment expliquer ces écarts ?

³¹⁹ Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Op.cit.*,

Figure 4 : Relation entre niveau de vie mensuel et empreintes carbone



Source : Auteur, Enquête de terrain.

Lecture : Nelly a un revenu disponible mensuel de 904 € et une empreinte carbone de 5,6 tonnes de CO₂ annuels. Le niveau de vie est défini comme le revenu disponible divisé par le nombre d'unités de consommation du ménage (échelle d'équivalence OCDE : 1 unité de consommation pour le premier membre adulte, 0,5 pour tout adulte supplémentaire, et 0,3 pour tout autre membre de moins de 14 ans).

La centralité automobile

Le facteur le plus discriminant en la matière semble la possession ou non d'une automobile : c'est bien cette dernière qui place Bernard comme Marjolaine au-dessus des autres. Dans le cas de Marjolaine, la voiture sert essentiellement aux trajets domicile-travail de son conjoint, situé à 12 km de chez eux ; le fait qu'il rentre manger à domicile chaque midi double ici le kilométrage, portant le total à 48 km par jour travaillé, mais cela est un indice de sa situation au travail, où la commensalité avec les autres salariés ne va pas de soi et où aucun dispositif en ce sens ne semble avoir été prévu, dans son entreprise comme dans beaucoup d'autres. Du côté de Bernard, cette automobile sert moins à se rendre au travail puisqu'il y va à pied (le collège d'Aiguillon dans lequel il est employé comme surveillant se trouve au bout de la rue de ses grands-parents, avant de ne pas y être prolongé en septembre 2022), qu'à tout un ensemble d'autres déplacements habituellement résumés par le « tout automobile » et qui s'apparente à un mode de vie « Gilet jaune »³²⁰, dont Bernard s'est d'ailleurs explicitement fait l'avocat en séances du CNLE.

³²⁰ Blavier, P. (2021), *Gilets jaunes, la révolte des budgets contraints*, Op.cit.,

Encadré : L’empreinte carbone du point de vue gilet jaune : le cas de Bernard

Pour comprendre l’empreinte carbone de Bernard et ses positions en la matière, il faut sans doute faire un détour par la trajectoire qui le conduit à sa situation actuelle.

Âgé de 28 ans, fils d’une employée de banque et d’un père actuellement fonctionnaire à la Direction Départementale de l’Équipement (DDE) ayant « gravi les échelons » et récemment muté à Montauban, au moment de l’enquête (2022-2023), Bernard est logé gratuitement au sous-sol de ses grands-parents, à Aiguillon. Son budget mensuel (voir tableau de synthèse monétaire, annexe 1^{ère} partie, Figure 8) est de l’ordre de 1 100 € mensuels, soit approximativement le niveau du seuil de pauvreté, avec un déficit d’une centaine d’euros.

Bernard est arrivé là suite à un parcours heurté, d’abord en études post-bac (« bac+2 en 4 ans à Toulouse », me dit-il, puis Diplôme Universitaire de Technologie (DUT) techniques de commerce à Bordeaux) et ensuite sur le plan professionnel. En effet, il connaît successivement plusieurs emplois dans différentes villes du sud-ouest de la France, comme commercial en porte-à-porte (à Villeneuve-sur-Lot et Cahors), comme responsable d’un magasin de literie à Istres, et dernièrement comme créateur d’une société d’édition de jeux de société qui se fracassera sur le contexte épidémique. Lors de notre premier entretien en mai 2022, il travaille depuis quelques mois comme surveillant au collège d’Aiguillon qui se trouve au coin de la rue de ses grands-parents, avant de ne pas être repris à la rentrée de septembre et de passer au Revenu de Solidarité Active (RSA). Selon lui, « à chaque fois il y a toujours quelque chose qui ne va pas », mais il ne perd pas courage, reprend au moment de l’enquête des études de philosophie par correspondance, et espère « rebondir » prochainement en retrouvant un nouvel emploi. Par ailleurs, au-delà de ses grands-parents toute une partie de sa famille habite également Aiguillon et alentours (frère plombier à 10 km, cousine journaliste locale, oncle et tante tenanciers d’un magasin textile).

Cette trajectoire a son importance parce qu’elle conduit à la situation et à l’empreinte carbone (*cf. supra*) actuelles de Bernard, mais surtout parce qu’elle l’a amenée à s’ancrer dans un périmètre géographique assez large, du fait de son insertion familiale, de ses études, et de ses expériences professionnelles. Ces dernières se sont accompagnées de l’acquisition à la fois d’une voiture neuve (Citroën C3, offerte par son grand-père) pour remplacer la vieille Mitsubishi reçue de sa mère, et d’un appartement acheté à crédit à Cahors en 2017. La première occupe une place hybride entre déplacements personnels et professionnels, puisqu’elle est largement utilisée pour ces derniers (20 000 km par an avant le Covid, selon Bernard), ce qui est le cas pour énormément de véhicules en France³²¹. L’appartement a été mis en location lorsque Bernard a cessé de travailler du côté de Cahors : il lui procure le revenu d’un loyer, mais qui ne couvre pas ses frais (taxes, remboursement du crédit, frais d’agence) et Bernard songe donc à le revendre.

Tous ces éléments de parcours de vie pourront certes sembler classiques, mais d’une part ils inscrivent Bernard dans une trajectoire qu’on pourrait qualifier de relatif déclassement de classes moyennes provinciales de la société française, et d’autre part ils reposent sur un phénomène structurant en termes d’empreinte carbone : la centralité automobile, rendue nécessaire pour relier toutes les communes évoquées³²² et dont Bernard s’est fait le relais lors

³²¹ Enquête transport, 2018.

³²² Dont voici la liste compilée : Bordeaux (études), Toulouse (études), Montauban (résidence des parents), Villeneuve-sur-Lot (ancien emploi), Cahors (ancien emploi et appartement), Aiguillon (résidence actuelle), Marmande (travail du frère), Istres (ancien emploi).

des séances du CNLE. En cela, il hérite d'un réseau de relations et d'expériences passées qui ont été forgées dans une période récente au cours de laquelle les impératifs écologiques certes existaient, mais étaient moins prégnants qu'ils ne le sont actuellement quasi au jour le jour : à aucun moment ni les intéressés (Bernard et son réseau, notamment familial), ni l'imaginaire collectif, ni les pouvoirs publics n'avaient jusqu'à présent imaginé ce mode de vie comme écologique. C'est bien tout un mode de vie qui est en jeu ici.

Nous formulons la thèse que c'est à l'aune des éléments décrits qu'il faut comprendre ces prises de position qui font penser au positionnement des Gilets Jaunes³²³. Bernard a en effet l'empreinte carbone la plus élevée des quatre ménages enquêtés, alors même qu'il vit tout seul, et cela tient principalement à la place qu'y occupent les déplacements automobiles, comptant pour près de la moitié (45 %) de son empreinte carbone.

Dès lors, Bernard a beau jeu en séances du CNLE d'évoquer tous les problèmes actuellement posés par un éventuel renoncement au trafic automobile tel qu'il a été conçu jusqu'à présent, et par le passage incertain à l'électrique : absence de transports publics adaptés notamment en termes d'horaires (correspondance multimodale, horaires nocturnes nécessaires pour ses sorties) ou plus prosaïquement de zones rurales non desservies, difficultés de remplacement de son véhicule thermique actuel par un électrique (prise en compte de son prix d'achat, relative absence de bornes électriques, incertitudes sur les aides jugées à tort ou à raison difficiles d'accès et complexes, notamment le fait de devoir avancer les fonds et l'incertitude d'en bénéficier effectivement).

2.2. Le logement : isolation, chauffage, et vivre seul ou à plusieurs

Le logement est un domaine conséquent de la consommation carbone dans la société française, puisqu'il constitue selon l'ADEME le deuxième poste de consommation de carbone (après les déplacements), principalement au travers de la construction et des dépenses d'énergie qu'il occasionne pour son chauffage et, plus indirectement, pour s'y rendre ou en partir (transport automobile). Concernant le chauffage et l'isolation, tous sauf Nelly se chauffent à l'électrique. Myriam a quitté son dernier logement en partie du fait que c'était selon elle une « passoire énergétique », occasionnant donc des dépenses de chauffage jugées élevées. Marjolaine déplore la qualité d'isolation de son logement, qu'elle juge mauvaise, mais est dépendante de son office HLM. Quant à Nelly, elle habite un logement d'accueil où existe un chauffage collectif au gaz. Autrement dit, il faut noter qu'aucun n'a de prise directe sur la qualité de l'isolation de son logement, puisqu'ils sont locataires ou hébergés de manière gratuite : de ce côté, les ménages pauvres semblent donc avoir peu de prise sur la transition écologique, et sont très dépendants de leurs bailleurs pour faire face au froid comme à la chaleur estivale qui s'annonce ces prochaines années, en particulier lors des canicules comme celles que connaît régulièrement la France en période estivale.

Tous ces cas attirent aussi l'attention sur un point dont le calcul de l'empreinte carbone suggère qu'il est primordial et qui semble avoir été peu évoqué dans le débat public : c'est la question du nombre de personnes qui cohabitent au sein d'un même logement. Ce paramètre a été identifié à la suite de l'étonnement suscité par le contraste entre les empreintes carbone de Nelly et de Myriam, estimées à respectivement 5,6 et 4 tonnes annuelles de CO₂ (Figure 3). L'observation de cet écart, initialement inexplicable du fait que leurs modes de vie partagent un

³²³ Blavier, P. (2021), *Gilets jaunes, la révolte des budgets contraints*, Op.cit.

certain nombre de points communs (absence de voiture, consommations globalement peu élevées en raison d'un budget monétaire limité, etc.), nous a alors conduit à comparer terme à terme le calcul pour chaque item du simulateur (Figure 5). Il s'avère que ce qui distingue les deux, c'est bien le fait que Myriam vive avec sa fille, soit deux personnes et donc un coût énergétique du logement divisé par deux, alors que Nelly vit toute seule, même si c'est dans une institution d'accueil collective - ce qui est en réalité peu pris en compte par le simulateur. Cette distinction compte manifestement pour près d'une tonne annuelle de carbone, soit une large partie de l'écart de 1,5 tonne qui les sépare. C'est le même type de raisonnement qui explique que Marjolaine et son compagnon cohabitant n'aient pas une empreinte carbone plus élevée, en lien avec les déplacements automobiles quotidiens de ce dernier (cf. *supra*) : le fait de cohabiter réduit mécaniquement leur écart par rapport à Nelly qui vit seule, ce qui correspond classiquement à des économies d'échelle³²⁴.

Ce point est donc d'importance et doit être gardé à l'esprit au moment de considérer l'empreinte carbone de personnes pauvres : dans quelle mesure celles-ci vivent-elles seules, ou au contraire dans des ménages comprenant beaucoup de personnes ? Des données en population générale telles que celles de l'enquête Budget de famille (Bdf, voir *infra*, 2ème partie), représentatives selon des critères socio-démographiques classiques, indiquent que d'un côté elles ont plus souvent tendance à vivre seules : ces données permettent d'estimer que c'est le cas de 44 % d'entre elles, contre 34 % du reste de la population, ce qui rejoint les travaux soulignant les liens entre pauvreté et isolement ou rupture plus générale des liens sociaux³²⁵. Mais d'un autre côté, elles sont aussi surreprésentées parmi les personnes vivant dans des ménages composés de beaucoup de personnes, et notamment d'enfants (familles nombreuses), ce qui rejoint là aussi un constat démographique classique sur la fécondité selon le niveau socio-économique. Au vu de ces effets contradictoires, c'est sans surprise que les moyennes du nombre moyen de personnes selon que le ménage soit pauvre ou non présentent des écarts réduits (autour de 2,3 personnes par ménage). Il semble difficile de transcrire directement les effets de cette répartition en termes d'empreinte carbone, mais le calcul d'empreintes carbone du bas de la distribution suggère que cet aspect doit être gardé à l'esprit au moment d'envisager la transition écologique pour cette partie de la distribution.

2.3. Soucis écologiques et changements du quotidien

Concernant les prises qu'ils auraient ou non sur la transition écologique, elles semblent minces, à l'instar de ce que nous avons vu pour le logement. Les principaux facteurs de changements potentiels de leur empreinte pour eux seraient la question du carburant et de l'usage de l'automobile thermique, mais à ce stade pour l'instant les prix de l'automobile électrique paraissent inabordables. La transition écologique n'apparaît donc logiquement pas prioritaire dans leurs préoccupations centrales, même si leur participation au CNLE les amène à se poser beaucoup de questions à ce sujet, notamment en ce qui concerne la justice sociale de ces changements. À cet égard, le cas de Myriam apparaît particulièrement intéressant, puisqu'elle a un mode de vie très peu carboné : en retirant la part moyenne de « services sociaux » (1,6

³²⁴ Fremstad, A., Underwood, A. et Zahran, S. (2018), « The Environmental Impact of sharing: Household and urban economies of CO₂ emissions », *Ecological Economics*, n° 145, p. 137-147 ; Underwood, A. et Zahran, S. (2015), « The carbon implications of declining household scale economies », *Ecological Economics*, vol. 116, p. 182-190.

³²⁵ Paugam, S. (2023), *L'attachement social*, Paris, Seuil.

tonne annuelle), elle serait pratiquement à la neutralité carbone (2,4 tonnes). Elle semble ainsi correspondre au modèle de sobriété de type « ascétique » identifié par Maël Ginsburger³²⁶ :

Encadré :La réduction de l'empreinte écologique par le tissu associatif catholique : le cas de Myriam

Âgée de 37 ans (née en 1986), Myriam a connu un cumul de difficultés familiales lourdes : suicide de son père (2005), mère schizophrène « à la main légère » qui conduit à son départ en foyer d'accueil à l'adolescence (en fait « la meilleure période de ma vie », nous dit-elle), le déclenchement dès ses vingt ans d'une maladie chronique proche de la sclérose en plaques qui lui confère une pension d'adulte handicapé à hauteur de 60 % (956,55 €), la séparation d'avec le père de sa fille peu après sa naissance en raison de l'alcoolisme de ce dernier qui ne paie sa pension alimentaire que de manière erratique, et actuellement les problèmes scolaires de sa fille diagnostiquée comme dyslexique, dysorthographique, et victime de harcèlement scolaire. Il existe de potentiels liens entre ces éléments, mais qui semblent indémêlables d'un point de vue sociologique.

Pourtant, Myriam a une position qui pourrait être qualifiée de combative (ou mobilisée) déjà relevée/décrite pour d'autres ménages précaires³²⁷, comme en témoignent tout à la fois la tenue de sa vie quotidienne (cf. *infra*), son engagement dans le cinquième collège du CNLE où elle assiste à la plupart des réunions et n'hésite pas à prendre la parole notamment pour évoquer son expérience, mais aussi une démarche explicite de recherche de mobilité ascendante sociale pour sa fille et donc de distinction par rapport à la pauvreté et aux quartiers nords : « Pour moi c'était hors de question d'aller dans les quartiers nords, et surtout que ma fille soit à l'école là-bas, hors de question »³²⁸. Cela s'accompagne d'une certaine préméditation d'un discours d'auto-justification insistant auprès de l'enquêteur sur son insertion et son utilité sociales, et son savoir-faire en matière de tenue de son quotidien et de gestion de ses dépenses (« J'économie tout le temps » ; « Je me rends compte que j'ai pas mal de trucs » ; « Je fais attention » ; etc.). Plus concrètement, cet espoir de s'en sortir se traduit par le refus d'habiter en HLM, alors qu'elle y aurait pourtant droit, du fait de sa situation (ménage monoparental, faiblesse des ressources, allocation adulte handicapé). Au lieu de cela, nous avons vu que Myriam insiste sur le fait d'avoir voulu « éviter les quartiers nords » et loue plutôt un appartement du parc privé dans le quartier des Chartreux (4^{ème} arrondissement de Marseille), qui accueille une population vieillissante et où le taux de pauvreté est dans la moyenne française³²⁹. Surtout, cela permet à la fille de Myriam d'être scolarisée à proximité, au collège des Chartreux qui est privé, d'obédience catholique, et payant avec un coût mensuel de l'ordre de 200 € pour notamment la cantine, ce qui semble très élevé par rapport à l'ensemble du budget (voir tableau synthétique, annexe, Figure 7).

L'aspect marquant du ménage que forme Myriam et sa fille est son insertion dans un large réseau de solidarités qui lui permet de « joindre les deux bouts » : il constitue un exemple typique d'une pauvreté qu'on pourrait qualifier d'insérée plutôt qu'anomique en rupture de

³²⁶ Ginsburger, M. (2020), « De la norme à la pratique écocitoyenne », *Op.cit.*;

³²⁷ Blavier, P. (2019), « Tenir son budget en temps de crise. Enquête auprès d'un couple espagnol après la récession de 2008 », *Les études sociales*, n° 169, p. 71-90.

³²⁸ Entretien, 6 octobre 2010.

³²⁹ Source : INSEE, données observables d'après les taux de pauvreté localisés rendu accessible par Etienne Côme : <https://www.comeetie.fr/>

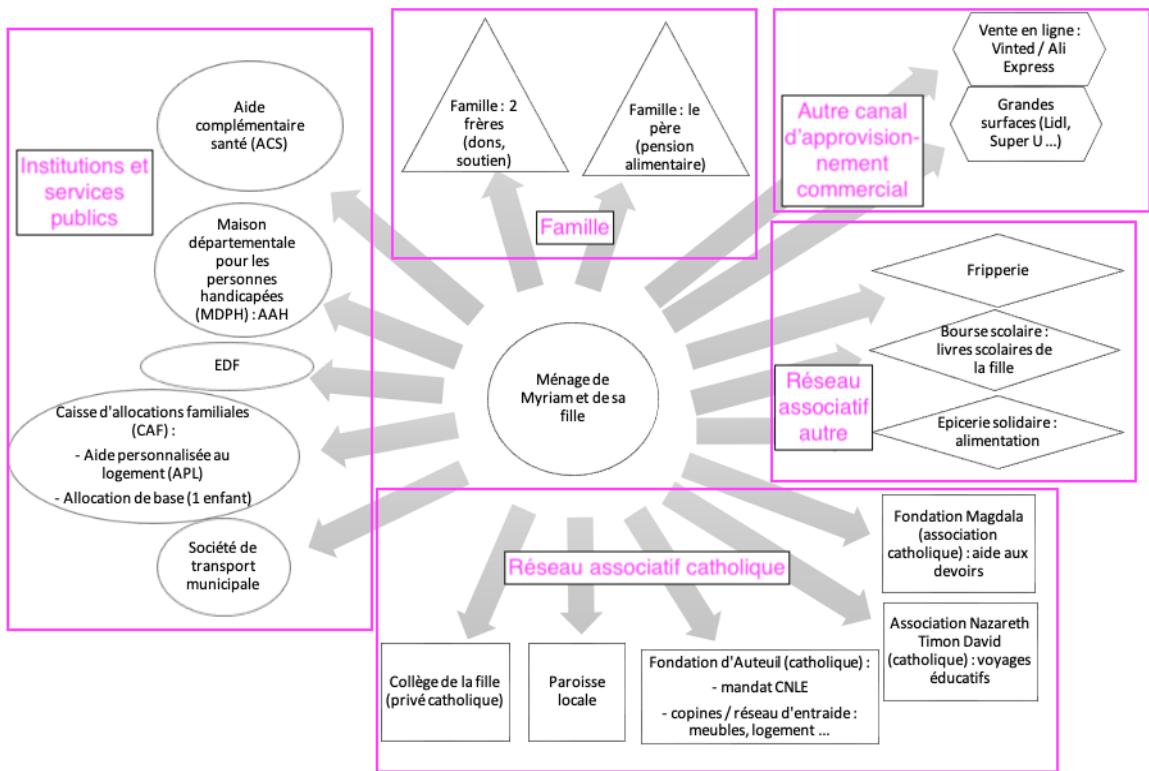
liens sociaux³³⁰, dans la mesure où il bénéficie d'une foule de soutiens reconstitués ci-dessous dans la Figure 4).

En premier lieu, le ménage bénéficie classiquement d'un certain nombre d'institutions et de services publics. Sa principale source de revenus monétaires est ainsi l'allocation d'adulte handicapé de Myriam, une très large partie des frais de santé sont pris en charge, et l'État constraint le père à verser une pension alimentaire. À cette première forme de soutien familial s'ajoute celui des frères de Myriam, dont au moins un lui a donné beaucoup de mobilier, la soutient financièrement au besoin, et qui lui « fait des petits plaisirs » qu'elle ne se permet pas autrement (lit pour la fille de Myriam, une machine pour les ongles, ...) en contre-don de la garde périodique de son filleul (1 an).

Enfin, et de manière peut-être plus originale, Myriam est vraiment très insérée dans les associations caritatives marseillaises, en particulier même si pas uniquement en lien avec sa croyance religieuse catholique. Cela se manifeste au travers du choix de scolariser sa fille dans une école catholique, dans son adhésion aux valeurs de la fondation d'Auteuil (bien que celle-ci ne requiert aucune obédience religieuse), le réseau de copines catholiques dans lequel elle est très insérée. C'est d'ailleurs par la fondation d'Auteuil, solidement implantée à Marseille avec un immeuble de quatre étages, qu'elle rentre au cinquième collège du CNLE. En outre, elle participe à une épicerie solidaire où elle se rend chaque lundi matin pour « filer un coup de main » : le relevé de consommation alimentaire (organisation, canaux d'approvisionnement, menus) que nous avons réalisé avec elle sur dix jours nous a conduit à relever qu'il s'agit très largement de son principal canal d'approvisionnement, où elle achète pour une trentaine d'euros des paniers de biens qui vaudraient au moins 120 € dans une grande surface. Par conséquent, ses approvisionnements dans d'autres canaux commerciaux, tels que les grandes surfaces ou les ventes en ligne, demeurent relativement limités.

³³⁰ Paugam, S. (2023), *L'attachement social*, Op.cit.

Figure 5 : Insertion associative de Myriam



Source : Enquête de terrain, Printemps 2023

Son cas appelle plusieurs commentaires, au-delà du fait qu'elle est très représentative d'une forme de pauvreté très insérée et soutenue par un ensemble d'acteurs associatifs (dont religieux) et de son entourage (voisinage, famille). D'abord, comme elle nous l'a expliqué, toute sa consommation apparaît marquée par des pratiques de recyclage (« de récup »), qu'il s'agisse de l'alimentation mais aussi de son mobilier (elle a reçu beaucoup de choses). Ce type de pratique a une claire visée écologique, mais apparaît peu pris en compte dans l'empreinte carbone telle que calculée par le simulateur, hormis toutefois en ce qui concerne l'âge des produits électroménagers et les logements (ceux neufs comptent plus, les plus anciens sont considérés amortis). Ensuite, son mode de vie est très économique en carbone et esquisse ce que pourrait être une forme de neutralité carbone.

Conclusion

Cette première partie de rapport permet de relever en premier lieu les défis méthodologiques auxquels se trouve confrontée l'application de l'empreinte carbone, et un simulateur tel que celui nosgestesclimat de l'ADEME, à des ménages confrontés à des situations de pauvreté. Nous avons vu que celui-ci est précieux pour donner des ordres de grandeur, mais laisse dans l'ombre un certain nombre d'aspects qui apparaissent centraux pour au moins cette partie de la distribution : l'articulation entre niveaux individuel et ménage, la part collectivisée de l'empreinte carbone, la prise en compte de situations changeantes ou de pratiques de récupération. Ces enjeux semblent connus de l'ADEME et devraient faire l'objet de travaux ultérieurs.

Cet exercice a également permis de corroborer et de donner des exemples d'écartes considérables d'empreinte carbone observés pour des niveaux de vie similaires³³¹. Plusieurs facteurs sont ici clivants : certains sont classiques, tels que les trajets automobiles, mais d'autres sont plus originaux, tels que le nombre de personnes cohabitant dans le ménage. Se pose aussi la question des liens entre ces cas individuels et des enjeux plus structurels, qu'il s'agisse des services publics (transports publics, logements sociaux isolés, ...) ou bien d'écartes relativement faibles à un niveau individuel (par exemple la consommation d'alimentation carnée) mais avec un vrai effet agrégé.

Enfin, l'enquête permet de pointer la différence qui existe entre des ménages pauvres et un ménage de Gilets jaunes tel que renseigné en annexe : l'empreinte carbone dédouble au moins en partie des écarts économiques. Dans la deuxième partie, nous entreprenons de chiffrer quels pourraient être concrètement les effets monétaires des hausses du prix de certains biens (alimentation, carburants) à l'aide de taux d'inflation différenciés.

³³¹ Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Op.cit.*,

Annexe 1 : Tableaux des budgets monétaires enquêtés

Figure 8 : Tableau du budget monétaire de Myriam

Revenus		Dépenses				
Objet	Montant	Objet agrégé	Objet	Montant	%	Commentaire
CAF-APL	394	Logement	Electricité	110	8 %	Ca a augmenté, et elle retouche un peu là-
AAH	956,55		Loyer	750	54 %	Location parc privé (cf. description)
Pension père	175		Charges	0	0 %	Comprises dans le loyer
			Eau froide	0	0 %	Comprises dans le loyer
		Alimentation	Alimentation	120	9 %	Difficile à chiffrée épicerie solidaire une fois par semaine avec 20 : estimation a très minima
		Education	Ecole privée	200	14 %	Estimation qu'elle me c'est un peu moins
		Assurances	Assurance	12	1 %	
			Assurance	20	1 %	
		Transport	Abonnement	50	4 %	Serait gratuit avec le "RSA santé"
			Abonnement	25	2 %	
		Autre	Adhésion salle	35	3 %	
			Frais bancaire	11	1 %	
			Mutuelle	22	2 %	
		Communication	Téléphone	17	1 %	
			Internet maison	20	1 %	
			Téléphone fille	8	1 %	
Total	1525,55		Total	1 400	00%	
Reste à vivre				126		
Trésorerie				Quelques centaines d'euros (300 €, évoque-t-elle), regnés par tranche de 50 euros mensuels		

Source : Enquête de terrain par entretien auprès de Myriam

Figure 9 : Tableau du budget monétaire de Bernard

Revenus			Dépenses		
Objet	Montant		Objet	Montant	Commentaires
Assistant pédagogique au collège d'Aiguillon pour 18h/semaine, puis RSA	700	Frais lié à l'appartement	Remboursement crédit	510	
Loyer appartement	400		Charges copropriété appartement loué	83	
			Impôts sur appartement : taxe foncière, et poubelles	83	
		Auto mobile	Assurance automobile	0	750 euros, payés par le grand-père
			Contrôle technique	7	
			Autre entretien	10	Possible que ce montant soit sous-estimé
			Carburant	140	2 pleins à 70 euros pour 42L
			Alimentation	175	Pot commun avec ses grands-parents qui l'hébergent
			Internet	50	
			Taxe audiovisuelle	20	
			Frais bancaires	8	
			Fac privée à distance philosophie	125	
Total	1100		Total	1 211	
Reste à vivre				-111	

Source : Enquête de terrain par entretien auprès de Bernard

Annexe 2 : Un ménage de gilets jaunes comme point de comparaison ?

Introduction

Beaucoup a été écrit sur les rapports des Gilets Jaunes à l'écologie³³². En effet, cette mobilisation a pu être analysée comme contraire aux enjeux écologiques, puisque sa revendication initiale sans doute la mieux identifiée³³³ était le retrait d'un projet de « taxe carbone » du gouvernement de l'époque qui consistait à augmenter la taxation des carburants à partir de janvier 2019, et qui sera finalement annulée dix jours seulement après l'« Acte 1 » du samedi 18 novembre 2018. Ainsi les Gilets Jaunes furent-ils accusés d'être hostiles à l'environnement et rétifs aux nécessaires concessions et changements de nos modes de vie dans un contexte de transition écologique, ce qui peut sans doute en partie s'analyser comme une nouvelle critique moralisatrice des classes populaires au sujet de l'écologie³³⁴. Les Gilets Jaunes ne semblent pas vraiment avoir réussi à retourner ce stigmate, à l'image des tentatives de « convergence » avec les « marches climat » qui ont fait long feu (observations de terrain, Lille, 16 mars 2019), avec manifestement une opposition caricaturale entre « bobos écolo » de centre-urbain *versus* Gilets Jaunes périurbains.

Dans ce contexte, nous souhaitons ici investiguer dans quelle mesure les Gilets Jaunes et leurs modes de vie peuvent effectivement être décrits comme « gros consommateurs présumés » de carbone. Pour aborder cette question, nous nous intéresserons à un ménage de Gilets Jaunes qui a déjà été enquêté sur le plan budgétaire³³⁵ et prolongeons son analyse en calculant et en étudiant son empreinte carbone. L'idée est de partir d'un cas particulier réel pour essayer de monter en généralité en analysant son mode de vie, et en se demandant notamment pour chaque enjeu s'il « pourrait faire autrement », si d'autres options seraient possibles et à quel(s) coût(s) à la fois monétaire mais aussi en termes de temps, d'organisation de la vie quotidienne, ou tout simplement d'appétences.

Notre fil directeur sera le cas du couple formé par José, un mécanicien de 50 ans rencontré sur un rond-point du centre de la France, et sa femme Sylvie (47 ans), factrice non-titulaire au Salaire Minimum de Croissance (SMIC), qui habitent au moment de l'enquête avec leur fils cadet Maxime (21 ans), sans emploi. Nous disposons hélas de peu d'informations de première main sur ces deux derniers qu'il ne nous a pas fait rencontrer et qui ne sont jamais venus sur le rond-point, mais lui y était très engagé, en y étant présent plusieurs fois par semaine et chaque week-end du 17 novembre 2018 à début janvier 2019. Suite à de longs échanges informels sur le rond-point, l'enquête s'est poursuivie ensuite à l'occasion d'entretiens

³³² Gaborit, M. et Grémion, Th. (2019), « Jaunes et verts. Vers un écologisme populaire ? », *La vie des idées*, [En ligne] [Jaunes et verts - La Vie des idées \(laviedesidees.fr\)](#) ; Flipo, F. (2021), « Gilets jaunes et écologie : vers un écologisme des pauvres ? », *Écologie et politique*, n° 62, p. 13-24 ; Levain, A., Persico, S., Alexandre, Ch., Dondyne, Ch., Elalaoui, Ch., Fortun, L., Gaborit, N., Le Lann, Y., Reungoat, E. et Della Dudda, M. (2002), « Are movements against climate-change policy anti-environmental ? Research on the yellow vest movement », *French Politics*, n° 20, p. 550-572.

³³³ Pour rappel, une pétition en ligne, « Pour une baisse des prix du carburant à la pompe ! », était lancée quelques mois auparavant par Priscillia Ludosky, 32 ans, ancienne employée de banque seine-et-marnaise reconvertisseuse en autoentrepreneure spécialisée dans la vente de cosmétiques biologiques.

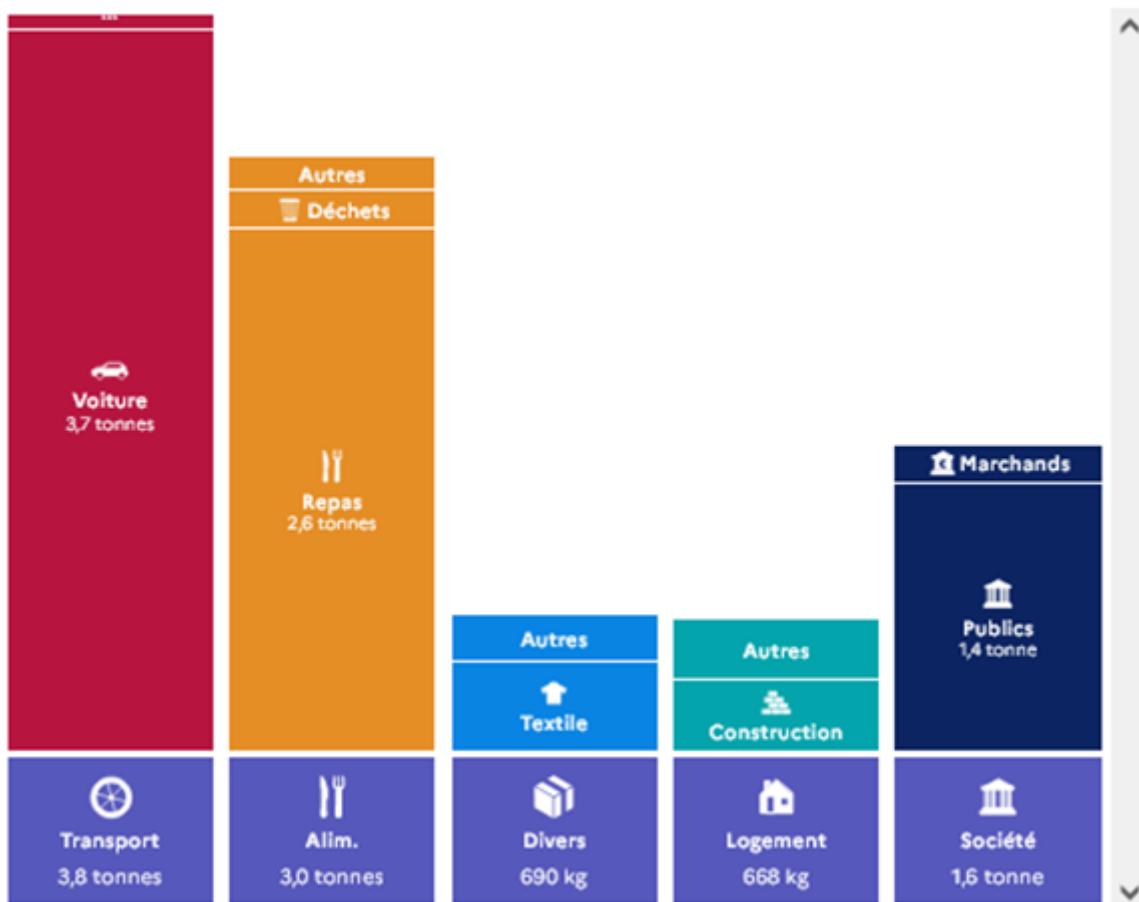
³³⁴ Comby, J.-B. et Grossetête, M. (2012), « "Se montrer prévoyant": une norme sociale diversement appropriée », *Sociologie*, vol. 3, n° 3, p. 251-266.

³³⁵ Blavier, P. (2021), *Gilets jaunes, la révolte des budgets contraints*, Op.cit.,

enregistrés au café³³⁶. Les Gilets Jaunes ont ici constitué une opportunité pour les sciences sociales d'aborder certains milieux sociaux habituellement rétifs à l'enquête et qui demeuraient donc jusqu'ici relativement mal connus.

Le calcul de l'empreinte carbone d'un tel ménage grâce au calculateur en ligne de l'ADEME (« nos gestes climat ») conduit à l'estimer à près de dix tonnes (9,7) de CO₂ par an, soit de l'ordre de 25 % au-dessus de la moyenne nationale en 2018³³⁷, qui se répartissent dans les principaux postes suivants :

Figure 16 : Décompte de l'empreinte carbone de José selon le calculateur de l'ADEME (« nos gestes climat »)



Source : <https://nosgestesclimat.fr>

L'automobile et l'alimentation sont leurs deux principaux postes de consommation de CO₂, et de loin puisqu'ils comptent à eux seuls pour 70 % du total. Notre objectif est donc

³³⁶ Elle a donc été effectuée hors du domicile de ce ménage, d'où l'impossibilité d'aborder certains aspects aussi précisément que nous l'aurions voulu.

³³⁷ Source :

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-01/datalab-essentiel-204-1-empreinte-carbone-des-francais-reste-%20stable-janvier2020.pdf>

d'essayer de mieux comprendre cette centralité, et plus largement le mode de vie de petites classes moyennes périurbaines et rurales que cela recouvre. Une des caractéristiques marquantes de ce dernier, comme nous allons le voir, est que jusqu'ici il ne semble absolument pas avoir été conçu en fonction d'impératifs écologiques, que ce soit de la part des intéressés mais aussi des pouvoirs publics et de leurs politiques ces dernières décennies. Or, il est très répandu, d'où sa remise en cause actuelle dans le cadre d'un contexte de transition écologique, dont les Gilets Jaunes peuvent s'analyser comme un symptôme. Pour le décrire et le comprendre, nous nous intéresserons d'abord à la question du logement (I), dans la mesure où celui-ci sous-tend en réalité la centralité de l'automobile et ses différents usages (II), avant d'aborder l'alimentation (III).

1. Le logement et ses aménités (chauffage)

Comprendre l'empreinte carbone de ce ménage suppose un petit détour par le logement et plus largement leur trajectoire immobilière, dans la mesure où cela détermine la centralité de l'automobile. Au moment de l'enquête en 2018, le couple habite un pavillon situé à une dizaine de kilomètres d'une préfecture, dans laquelle se trouvent à la fois le rond-point sur lequel nous rencontrons le mari et la Zone Urbaine Prioritaire (ZUP) où ils habitaient jusqu'en 2005. En effet, suite au licenciement du mari qui leur a fait toucher ce qu'ils appellent un « pactole » (40 000 €), le couple décide alors de quitter la ZUP où ils étaient locataires pour acheter un pavillon, dont le crédit immobilier complémentaire se monte à 600 € mensuels et arrive à échéance en 2019³³⁸. Ce pavillon a été construit dans les années 1970, manifestement en série avec tous les autres de la rue qui lui sont identiques, comprenant un bâti entre 80 et 100 m² et un jardin d'environ 600 m²³³⁹.

Ce type de trajectoire est peu originale, et se situe à la croisée de plusieurs dimensions. D'abord elle renvoie à l'histoire du marché immobilier français et aux politiques publiques qui le sous-tendent/structurent. En effet, d'une part le dispositif « ZUP », mis en place dans les années 1960, consistait à construire des grands ensembles pour répondre à la demande croissante de logements de l'époque. C'est là que les parents de José, immigrés portugais, ont habité dès leur arrivée au début des années 1970. Ce quartier est aujourd'hui stigmatisé localement pour être « chaud » ; en tout cas, c'est très clairement dans cette zone que se concentrent les plus forts taux de pauvreté de cette préfecture³⁴⁰. Le mari entretient un rapport clivé avec cette ZUP, comme le suggère sa trajectoire immobilière évoquée en ces termes : « C'était super, les meilleures années de ma vie, on connaissait tout le monde, mais à [commune périurbaine anonymisée où ils achètent en 2005, à une dizaine de kilomètres], c'est un investissement, pour ensuite revenir habiter en ville [préfecture anonymisée où se situe la ZUP] ». Le déménagement de 2005, qui marque le passage de locataire à propriétaire, s'inscrit donc explicitement dans une perspective d'investissement qui consiste à « faire construire » une « maison individuelle »³⁴¹ pavillonnaire dans une commune périurbaine voisine pour à terme la

³³⁸ Avec les autres dépenses afférentes (électricité, eau, assurances, ...), le logement est leur principal poste de dépenses, comptant pour environ un tiers de leurs revenus déclarés (928 € par mois, soit 35 % des 2 874 € qu'ils touchent mensuellement).

³³⁹ Le couple possède également un terrain à proximité de 3000 m² dont ils espèrent qu'il deviendra constructible à l'avenir. (source : base notariée dvf).

³⁴⁰ Source : INSEE, données observables d'après les taux de pauvreté localisés rendus accessibles par Étienne Côme : <https://www.comeetie.fr/>

³⁴¹ Cette logique a été bien décrite dans Bourdieu, P., Bouhedja, S., Christin, R. et Givry, C. (1990), « Un placement de père de famille », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1-2, n° 81-82, p. 6-33.

revendre et « revenir en ville ». Celle-ci était à l'époque inaccessible pour un bien équivalent « avec un peu de terrain ».

Dès lors, toute cette configuration s'inscrit également dans des politiques publiques qui ont historiquement promu la maison pavillonnaire, via des dégrèvements fiscaux, des incitations à construire, etc³⁴². Or, dans cette perspective, l'automobile occupe bien entendu une place décisive, puisqu'une telle commune périurbaine est relativement mal desservie par les transports publics.

Enfin, elle peut s'analyser d'au moins deux manières sans doute complémentaires. D'un côté, elle peut se lire en termes d'éviction des classes populaires des centre-villes : à cette aune le ménage de José pourrait apparaître comme un cas emblématique d'une certaine logique d'éviction de ménages modestes des centres-villes. Mais, d'un autre côté ce processus est ambigu, car il suit aussi une perspective d'accumulation de patrimoine et de trajectoire sociale ascendante, dans le sens où José quitte la ZUP pour emménager dans un logement plus grand et avec du terrain, comme lui et sa femme le souhaitaient. L'habitat périurbain a souvent été conçu comme exclusivement subi, alors qu'il a été au moins en partie voulu : il y va d'une contrainte et d'une dépense, mais aussi d'une aspiration et d'un investissement. En l'occurrence, les espaces extérieurs que constituent le jardin autour du domicile et le terrain acquis à proximité peuvent certes se concevoir comme ayant une valeur d'usage en termes de loisirs, mais ils constituent également une sorte d'investissement productif. En effet, ils impliquent divers travaux manuels d'aménagement (décorations de Noël, plantation de fleurs) et d'entretien (jardinage, tonte), mais permettent aussi différentes activités rémunératrices, qui peuvent être vues comme du « bricolage » mais qui jouent en réalité un rôle structurant pour l'économie domestique du ménage : entrepôt de métaux revendus chez un ferrailleur, garage des véhicules et des outils utilisés pour les chantiers et pour l'entretien-réparation des véhicules, coupe et stockage de bois de chauffage, tentative (avortée) d'un potager et d'une basse-cour (projet finalement abandonné en raison de problèmes de vols). Tous ces aspects font appel à certaines compétences manuelles visant à entretenir soi-même à la fois son domicile et ses véhicules, de manière à en réduire les coûts mais aussi comme forme d'habiter³⁴³. En effet, ce sont aussi des enjeux d'usages et d'appétences qui ont précédés à ce choix immobilier, avec l'envie d'avoir un jardin, des savoir-faire manuels, et plus largement une économie domestique articulant des circuits d'achats, de récupérations, et de reventes (de ferraille, de matériaux, d'outils, de pièces automobiles, etc.). Au cœur de cette organisation, se trouve l'automobile.

2. La centralité automobile

Le retrait de la taxe sur les carburants était sans doute la revendication initiale des Gilets Jaunes la plus clairement identifiable, et les « milieux de la route » étaient au cœur de la composition sociologique du mouvement. Le ménage de José est tout à fait dans cette tendance, puisqu'il possède pas moins de six véhicules à moteur (quatre voitures, deux motos), que précise ci-dessous la Figure 17.. Ce parc privé automobile constitue, comme nous l'avons vu plus haut, le principal socle de leur empreinte carbone (3,8 tonnes de CO₂ soit 40 % du total de

³⁴² Lambert, A. (2015), *Tous propriétaires ! L'envers du décor pavillonnaire*, Paris, Seuil ; À l'époque, l'isolation n'était pas perçue comme un enjeu primordial.

³⁴³ Ce contraste entre habiter en appartement ou en pavillon entremèle des enjeux économiques, symboliques et politiques, qui ont été bien décrits dans Retière, J.-N. (1994), *Identités ouvrières*, Paris, L'Harmattan, p. 144 et suivantes, et par Rougé, L. (2005), *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain : les captifs du périurbain ?*, Thèse de doctorat en géographie et aménagement du territoire, sous la direction de Jaillet, M.-Ch et Laborie, J.-P., Université de Toulouse 2.

9,7 tonnes), d'abord au travers de la consommation de carburant qu'il implique et que comptabilise le simulateur que nous avons utilisé, mais aussi de manière plus indirecte à travers le processus de production que nécessitent ces véhicules et qui en revanche ne semble pas pris en compte par le simulateur (celui-ci ne renseigne pas le nombre de véhicules détenus). Avoir ainsi quatre automobiles pourrait paraître extraordinaire aux yeux d'un cadre parisien ou d'un écologiste, mais en réalité il semble loin d'être un cas isolé : selon l'enquête de l'INSEE sur les budgets de ménages, de l'ordre d'un tiers d'entre eux possèdent au moins deux automobiles³⁴⁴. Surtout, l'enquête suggère qu'on ne comprend rien à cette place importante de l'automobile si celle-ci n'est pas mise en relation avec le mode de vie et d'habitat qu'elle sous-tend, et c'est à cet égard que le logement prend tout son sens. Par conséquent, nous souhaitons ici relier ces différents véhicules à leurs usages et utilisateurs spécifiques au sein du ménage, et ouvrir la description aux manières dont ces véhicules sont utilisés et investis par des personnes comme les Gilets Jaunes : ce sont là une partie des ressorts à comprendre pour envisager la transition écologique et la réduction de l'empreinte carbone de ce type de ménage.

Figure 17 : Parc privé automobile du ménage

	Modèle	Conditions d'achat	Usages	Utilisateurs	Estimation kilométrage annuel	%
1	Peugeot 205	Achetée au début des années 1990 pour 500 euros	Trajets domicile-travail	Le mari	14 291	39 %
2	Opel Vectra	Achetée en 2010 pour 5 500 € avec 169 000 kms au compteur (aujourd'hui 280 000)	Départ en vacances, représentation week-end, sorties familiales)	Le mari	13 875	38 %
3	Renault Master	Acheté il y a une dizaine "années	"petits chantiers" divers (bois, maçonnerie, transports, ...)	Le mari	1 470	4 %
4	Renault Clio	Achetée 1 500 € il y a plus de 10 ans avec 160 000 kms	Tous trajets de la femme, dont domicile-travail quotidien, et courses	La femme	6 915	19 %
5	Scooter 125 cm ³	Reçu en cadeau	Loisirs du mari et du fils	Le mari et son fils		
6	Moto 250 m ³	Achetée 100 € au Portugal	Loisirs du mari et du fils	Le mari et son fils		
Total					36551	100 %

Source : Calculs de l'auteur à partir de l'enquête de terrain

³⁴⁴ Enquête sur les budgets de famille (Bdf, INSEE). (2017), traitement de l'auteur.

La plus grande contribution au kilométrage annuel réalisé par José concerne ses déplacements quotidiens pour aller et revenir de son travail : son garage se situe en bordure de la principale ville du département, où il habitait avant l'achat de son pavillon dans cette commune voisine (cf. *supra*), et donc dorénavant à 24 kms de chez lui, ce qui lui occasionne un trajet théorique d'environ 25 minutes matin et soir³⁴⁵. Ce temps de parcours est d'ailleurs ce qui justifie qu'il ne rentre pas chez lui chaque midi pour déjeuner, alors qu'il préférerait, et qu'il mette à profit cette contrainte pour restreindre le temps de sa pause déjeuner à une demi-heure, de manière à pouvoir faire des heures supplémentaires en semaine afin de finir plus tôt le vendredi. Vu de l'extérieur, et notamment d'un point de vue de travailleur non-manuel préférant utiliser les transports publics (trains, métros, bus) permettant de mettre à profit ce temps de déplacement pour lire ou travailler sur son ordinateur, ce trajet automobile pourrait apparaître comme une pénible contrainte. Toutefois, vu d'un point de vue de Gilet Jaune, nous nous sommes rendus compte que l'appréciation d'un tel trajet domicile-travail est souvent beaucoup plus nuancée et, en définitive, assez positive : il s'agit certes de travail, mais c'est aussi un moment à soi, de routine mais aussi de détente ou en tout cas de transition personnelle entre la sphère domestique et celle laborieuse. C'est un espace-temps ni trop court ni trop long dans lequel on peut saluer d'autres automobilistes qu'on connaît, on peut être dans ses pensées comme si la voiture était une bulle, mais on peut aussi en même temps écouter des chaînes d'informations ou des tubes actuels ou passés qui connectent à une communauté d'auditeurs plus large, mais dont beaucoup se trouvent justement aussi sur la route au même moment, sur les mêmes ronds-points, participant à une même symphonie routière de voitures qui rentrent par telle entrée et sortent par telle autre. Autrement dit, ce sont une communauté et le sentiment d'y appartenir qui sont en jeu ici, et dont les automobilistes trop lents ou maladroits sont des éléments perturbateurs, tout comme surtout les radars de contrôle de vitesse, les forces de l'ordre, et extension l'État, ainsi que les écologistes porteurs de projets de Zones à Faible Émission (ZFE) qui seraient mises en place dans les agglomérations où les Gilets Jaunes vont travailler. Les radars automatiques, dont justement un se trouve sur la départementale de José dont la vitesse maximale autorisée est passée en janvier 2018 de 90 à 80 km/h pour des raisons écologiques, incarnent un sentiment de persécution de l'État, *a fortiori* lorsqu'ils concernent le trajet domicile-travail : « C'est pas normal de se faire sanctionner quand on va travailler », a-t-on plusieurs fois entendu en substance à ce sujet sur les ronds-points de Gilets Jaunes. Il faut noter que se rendre au travail en voiture permet facilement de faire un détour à l'aller ou au retour pour s'arrêter acheter des clopes ou autre commission, pour boire un verre avec un copain, pour aller voir un chantier qu'on envisage de réaliser, ou pour aller collecter des matériaux de récupération. À cet égard, il est vrai que la voiture reste un moyen de transport qui a l'énorme avantage d'une agréable souplesse. Pour réaliser ce trajet, José utilise une petite Peugeot 205 très sale d'une trentaine d'années qu'il a achetée il y a dix ans pour 500 euros, soit un coût minime pour un véhicule très fonctionnel qu'il a réussi à entretenir au fil des années, et qui a l'avantage de consommer peu de carburant. Sa femme, qui doit effectuer à peu près la même distance pour aller elle aussi travailler, roule dans un véhicule du même type : une petite Clio, achetée 1 500 euros il y a plus de dix ans avec 160 000 kilomètres au compteur. Ce véhicule et ses déplacements ne sont toutefois pas pris en compte dans l'empreinte carbone, dont on voit bien à cette occasion la limite consistant à adopter uniquement un prisme individualisant les consommations et les pratiques alors qu'elles renvoient en fait à des organisations et coordinations, telles qu'ici à cette échelle familiale minimale qu'est un ménage.

³⁴⁵ Estimation d'après *Google maps*, ne prenant en compte ni d'éventuels ralentissements du trafic ni d'éventuels excès de vitesse.

Mais en 2018 au moment des Gilets Jaunes, José est justement inquiet quant à la pérennité de ces véhicules très fonctionnels, en raison du projet de durcissement du contrôle technique qui menace précisément les véhicules âgés qui selon José « ne sont plus aux normes et ne passent donc plus le contrôle technique ». Il était fréquemment question de cette réforme sur les ronds-points, perçue comme très injuste et anti-écologique en empêchant de garder longtemps ses véhicules. Prévue en 2018 à la suite de différents durcissements antérieurs depuis la mise en place du contrôle technique en 1992, elle resta relativement peu médiatisée, fut dans un premier temps reportée par le gouvernement de l'époque, puis entra finalement en vigueur à l'été 2019.

Figure 18 : Trajets annualisés et contributions à l'empreinte carbone

Motif	Nombre kms automobile	Commentaire(s)	Limites du calcul
Domicile-travail lui	14 291 km	47 semaines travaillées, A/R quotidien 5 fois par semaine, moins 9 jours fériés/an	Difficile d'estimer le nombre de jours fériés
Vacances Portugal	3 000 km	A/R Portugal vacances d'été	Difficile d'estimer la circulation sur place
Autres trajets par semaine	2 940 km	A/R au café à Déols samedi ET dimanche moins 3 semaines de vacances au Portugal	
Sociabilité fille	636 km	A/R pour aller voir la fille sur la côte Atlantique	
Trajets pour chantier	1 470 km		
Total	22 337 km		

Source : Calculs de l'auteur à partir de l'enquête de terrain

L'usage et la possession de ce premier véhicule sont directement connectés au deuxième véhicule de José, puisque celui-ci remplit d'abord la fonction assurantielle de pouvoir être mobilisé quand le premier tombe en panne (ce qui arrive, étant donné l'âge de la Peugeot 205) : il s'agit d'une Opel Vectra, soit un modèle plus grand et spacieux, mais aussi plus consommateur en carburant, achetée il y a huit ans pour 5 500 euros avec 169 000 kilomètres au compteur. Ce véhicule est donc moins souvent utilisé, et surtout pour d'autres types de déplacement : le week-end pour aller au café, l'été pour les vacances, ou pour des déplacements familiaux.

Enfin, José mobilise son camion Renault Master pour ce qu'il appelle le « système D », c'est-à-dire un ensemble de pratiques communément qualifiées d'« informelles » dont l'enquête a montré qu'elles permettent concrètement à ce ménage de boucler son budget : « faire son bois » pour se chauffer et en revendre une partie aux alentours ; réaliser ses propres

travaux d'entretien et de réparation pour ses propriétés (une maison, deux terrains, cf. *supra*)³⁴⁶ et pour ses véhicules ; récupérer, stocker, et transporter des métaux (batteries d'automobiles, fils de cuivre, radiateurs en fonte, pour les revendre à un ferrailleur, etc.) pour les revendre à un ferrailleur ; réparations automobiles (préparation au contrôle technique, révision, changement d'embrayage) ; entretien du jardin d'une personne âgée (tonte, taille) ; construction d'une véranda ou d'un mur ; pose d'une chape pour une piscine et d'un portail ; etc. Le « camion » de José permet de stocker et de transporter de l'outillage (bétonnière) et des matériaux (parpaings, sable). On voit donc qu'il s'agit d'un ensemble relativement divers de ce qui pourrait s'appeler de « menus travaux », souvent réalisés entre frères et effectués le vendredi après-midi (d'où la nécessité de finir plus tôt ce jour-là) ou le samedi.

Sur le plan de l'empreinte carbone, ces activités ont des effets contradictoires et difficiles à évaluer précisément, notamment en termes du nombre de kilomètres en voiture que cela nécessite. Par exemple, faire son bois de chauffage est ambivalent car, si cela permet d'économiser du fuel, se chauffer au bois est aussi émetteur de carbone. En même temps, recourir à du bois local permet de limiter les coûts carbone liés au transport de bois (comme dans le cas des pellets), et offre éventuellement la possibilité de reboiser soi-même certaines zones. Inversement, réaliser des constructions nécessitant du ciment est émetteur de carbone, tandis que récupérer des matériaux ou prolonger la durée de vie des automobiles en les entretenant soigneusement et en les réparant va dans le sens d'une baisse des émissions. Mais les véhicules sont réputés d'autant plus polluants qu'ils sont anciens. Bref, arbitrer entre ces différents effets éventuellement contradictoires n'est pas évident, et d'autant moins que notre tentative de les décrire plus avant s'est heurtée à un refus qui a marqué un arrêt au moins provisoire de l'enquête. En tout cas, il est clair que toutes ces pratiques s'inscrivent dans ce qu'on pourrait appeler une culture et des pratiques populaires, entendues ici dans un sens large, qui sont source d'une certaine fierté pour les personnes concernées du fait des compétences qu'elles nécessitent, et qui pouvaient jusqu'ici être transmises de génération en génération et en particulier de père en fils. Or, c'est cela même que la transition écologique, et concrètement ici la limitation des émissions carbone, est susceptible de remettre en cause, en limitant leur bien-fondé, en les stigmatisant comme c'est le cas des vieux véhicules, et en enrayer la reproduction de ce mode de vie. Les alternatives ne sont à première vue pas évidentes, du fait de l'organisation du territoire, des zones pavillonnaires comme celle qu'habite le ménage de José, et du système de transport automobile sur laquelle tout ceci repose. Quant au passage aux véhicules électriques, il était jugé complètement irréaliste par les Gilets Jaunes, pour différentes raisons : faiblesse des aides à la conversion (qui sont plafonnées en fonction des ressources), critique environnementale sur les batteries électriques, remise en cause du savoir-faire lié à la mécanique du fait que les voitures électriques sont réputées demander beaucoup moins de réparations.

3. L'alimentation et autres consommations

Nous avons vu que ce poste d'émissions carbone (alimentation) est important car il vient en second après l'automobile, avec 3 tonnes émises comptant pour 30 % de l'empreinte carbone totale. Hélas nous n'avons pas pu le documenter autant que nous aurions voulu à l'échelle de cette enquête, faute notamment d'avoir pu accéder au domicile et procéder à un relevé des aliments et menus consommés. Ce qui a pu être identifié, c'est que selon José ce ménage dépense à l'automne 2018 environ 120 euros par semaine pour se nourrir, les courses étant

³⁴⁶ Gollac, S. (2013), « Propriété immobilière et autochtérie. Les trajectoires immobilières, sociales et politiques d'un maçon breton et de ses descendant-e-s », *Politix*, n° 101, p. 133-159.

toutes réalisées en grande surface, manifestement sans attention particulière pour des produits de saison ou de production locale : « C'est clair qu'on achète en grande surface, on y va souvent tous les trois ensemble, parce que c'est moins cher, mais on ne se prive pas, surtout la viande pour le fiston et pour moi. Mais on n'achète pas bio, car là c'est vraiment trop cher »³⁴⁷. L'alimentation carnée, très émettrice de carbone³⁴⁸, occupe donc une place importante, d'ailleurs visible sur les ronds-points où étaient consommés moultes charcuteries, saucisses et autres cochonnailles, ainsi que de nombreuses viennoiseries achetées à bas coût dans les boulangeries industrielles des ronds-points environnants ou de grandes surfaces. Autrement dit, les Gilets Jaunes correspondent ici à une sorte de caricature d'alimentation de classes populaires³⁴⁹, dans laquelle la viande occupe dorénavant une place de choix. Au-delà des enjeux gustatifs, cette consommation doit aussi s'interpréter en lien avec l'essor réel des conditions de vie qu'ont connu José et sa famille au fil des décennies, depuis son enfance où ils étaient dans une situation de pauvreté : « nous avions une mandarine à Noël et c'était tout » et « nous nous passions la sardine pour la frotter sur le pain et lui donner du goût », me raconte-t-il. Mais cette situation n'empêche pas pour autant que les intéressés portent un regard critique envers « la société de consommation » : à la question de savoir à quels « trucs et astuces » il recourt pour s'en sortir, un Gilet Jaune me répond « nous achetons des pâtes et de la viande de merde au Lidl »³⁵⁰.

³⁴⁷ José, entretien, du 15 janvier 2019.

³⁴⁸ Barbier, C. (2023), « Pour atteindre la neutralité carbone, il faut manger moins de viande », propos recueillis par Wakim, N., *Le Monde*, 26 janvier 2023 : [Pour atteindre la neutralité carbone, il faut manger beaucoup moins de viande](https://www.lemonde.fr/sciences/article/2023/01/26/pour-atteindre-la-neutralite-carbone-il-faut-manger-beaucoup-moins-de-viande_6200111.php) (lemonde.fr)

³⁴⁹ Bourdieu, P. (1979), *La Distinction*, Paris, Éditions de Minuit ; Caillavet, F., Darmon, N., Létoile, F. et Nichèle, V. (2019), « Quatre décennies d'achats alimentaires : évolutions des inégalités de qualité nutritionnelle en France, 1971-2010 », *Économie et statistique*, n° 513, p. 73-93.

³⁵⁰ Un Gilet Jaune, entretien, décembre 2018.

Partie III : Pour une action publique équitable et séquencée : analyses sectorielles

Chapitre 7 : Dépenses contraintes sous tension - Quelle contribution des ménages à la transition dans les secteurs du logement et des transports ?

Michèle Lelièvre

Dans ce chapitre, les pratiques sobres des ménages pauvres ou aux ressources modestes dans le champ du logement et des transports sont questionnées. Partant de constats statistiques et d'études, c'est leur capacité d'adaptation et de changements de comportements pour réduire leurs émissions, et de fait, leur exposition, qui est interrogée. Le choix sélectif d'un examen détaillé limité à ces deux secteurs est justifié pour deux raisons essentielles.

D'une part, ces secteurs occupent une place centrale dans l'orientation stratégique du gouvernement en faveur de l'environnement. Ils figurent parmi les principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre (GES), avec l'agriculture et l'alimentation, dont les objectifs de décarbonation sont parmi les plus rigoureux. À l'échelle individuelle, il importe de raisonner à partir de la notion d'émissions par poste de consommation finale pour saisir les enjeux environnementaux qui vont concerner plus directement la population (Encadré 1). À eux seuls, ces deux postes concentrent plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre de l'empreinte carbone d'une personne en France. « Se déplacer, se nourrir et se loger agrègent les trois quarts des émissions de gaz à effet de serre de l'empreinte carbone d'un Français³⁵¹ : 30 % pour le transport des ménages (2,8 t CO₂ éq/hab), 23 % pour leur habitat (2,2 t CO₂ éq/hab), 22 % pour leur alimentation (2,1 t CO₂ éq/hab), 10 % pour l'achat de biens d'équipements (0,9 t CO₂ éq/hab) et 16 % pour les services marchands et non marchands utilisés par les ménages (1,5 t CO₂ éq/hab). L'empreinte carbone de la demande finale de la France rapportée à sa population est estimée à 9,5 tonnes équivalents CO₂ en 2017 » (Figures 1 et 2).

D'autre part, les postes « logement » (et charges associées) et « transports » pèsent lourds dans le budget des ménages les plus modestes³⁵² (moins de 40 % de l'ensemble des dépenses des ménages du 1er quintile de niveau de vie, 55 % avec le poste « alimentation »). Ils correspondent aux principales dépenses dites contraintes ou peu compressibles au sens de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) et du Conseil National des politiques de Lutte contre la pauvreté et l'Exclusion sociale (CNLE) sachant que les dépenses contraintes totales représentent plus des trois quarts du revenu des ménages pauvres et environ la moitié de celui des ménages modestes non pauvres³⁵³. Par rapport aux budgets décents, ces deux postes de consommation regroupent l'essentiel des dépenses contraintes élargies des Budgets de Référence³⁵⁴ (BdR) du CNLE. Le CNLE a laissé de côté le poste

³⁵¹ Baude, M. (2022), *La décomposition de l'empreinte carbone de la demande finale de la France par postes de consommation : transport, alimentation, habitat, équipements et services*, Document de travail n° 59, juillet, [En ligne] <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/5595/download?inline>

³⁵² Demoly, E. et Schweitzer, C. (2020), « Les ménages les plus modestes dépensent davantage pour leur logement et les plus aisés pour les transports », *INSEE Focus*, n° 203, [En ligne] <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4764315>

³⁵³ Lelièvre, M. et Rémila, N. (2018), « Dépenses pré-engagées : quel poids dans le budget des ménages ? », *Les Dossiers de la DREES*, n° 25, p. 1-55, [En ligne], https://drees.solidarites-sante.gouv.fr/sites/default/files/2020-08/dd25_depenses_pre-engagees_quel_poids_dans_le_budget_des_menages.pdf

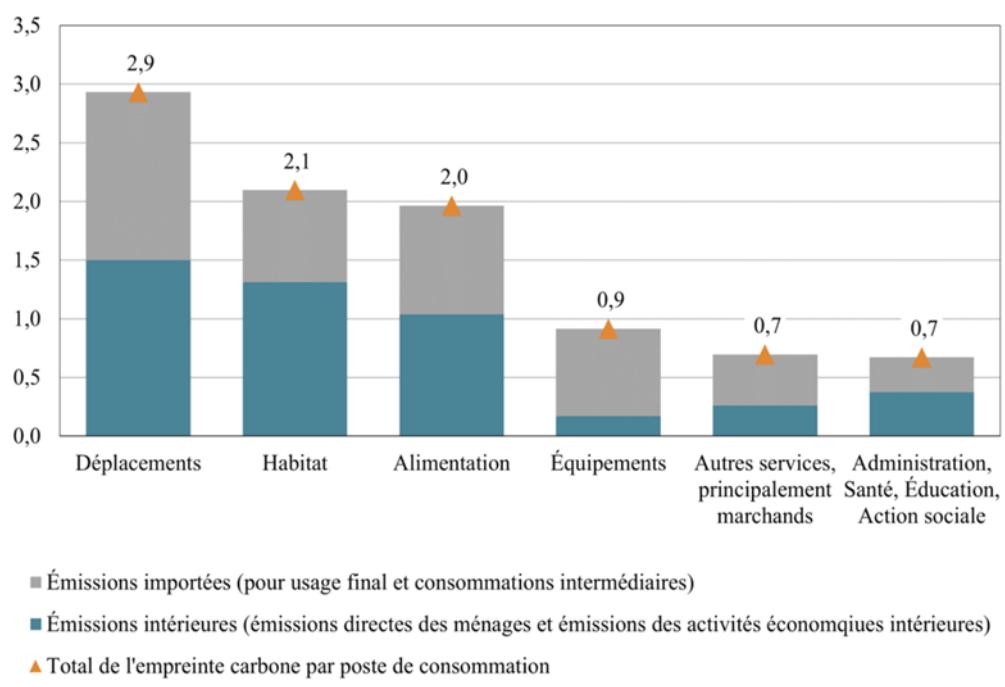
³⁵⁴ Si on prend en compte la liste des dépenses contraintes élargies retenue par le CNLE. Voir Math, A. (2022), « Analyser les budgets de référence sous l'angle des dépenses contraintes », Chapitre 7 du rapport CNLE in Lelièvre,

« alimentation » pour s'y consacrer pleinement dans le cadre d'un Groupe de Travail (GT) spécifique, dont le principe a été adopté dans le cadre de son programme de travail pour le mandat 2023-2026. Les problématiques qui traversent ce poste font l'objet de nombreuses réflexions et d'actions, notamment à partir du constat, aujourd'hui partagé, d'une nécessaire réforme structurelle de l'aide alimentaire.

Par conséquent, les retombées sociales des objectifs ambitieux de neutralité carbone que s'est fixée la France pour le logement et les transports, effectivement comparativement plus émetteurs de gaz à effet de serre, doivent impérativement être analysées, notamment en termes de coût et de faisabilité.

Figure 1. Décomposition de l'empreinte carbone par poste de consommation en 2019 - En tonnes de CO₂eq et par personne

Décomposition de l'empreinte carbone par poste de consommation en 2019
En tonnes de CO₂ eq par an et par personne



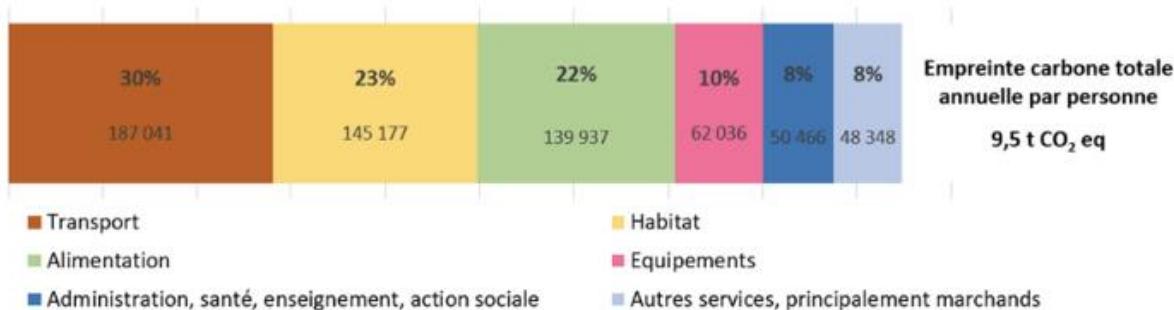
Champ : périmètre « Kyoto », soit la France métropolitaine et les outre-mer appartenant à l'UE.

Sources : Citepa ; Eurostat ; Insee ; Douanes ; AIE ; Edgar-JRC ; FAO. Traitement : SDES, 2023.

Champ : périmètre de “Kyoto”, soit la France métropolitaine et les outre-mer appartenant à l'Union européenne.
Source : L'empreinte carbone de la France de 1995 à 2022, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires - Citepa ; Eurostat ; INSEE ; Douanes ; AIE ; Edgar-JRC ; FAO ; Traitement SDES 2023.

Figure 2. Décomposition de l'empreinte carbone totale par postes de consommation en 2017

En milliers de tonnes CO₂ éq



Note : les pourcentages sont arrondis à l'unité et la somme des pourcentages peut donc légèrement différer de 100 %.

Champ : émissions de la demande finale intérieure de la France (périmètre Kyoto), émissions de CO₂, CH₄ et N₂O (gaz fluorés exclus), hors UTCATF.

Source : résultats issus des calculs 2021 du SDES de l'empreinte carbone de la France

Méthodologie en ligne sur le site : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/estimation-de-lempreinte-carbone-de-1995-2020

Source : La décomposition de l'empreinte carbone de la demande finale de la France par postes de consommation : transport, alimentation, habitat, équipements et services, 2022, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

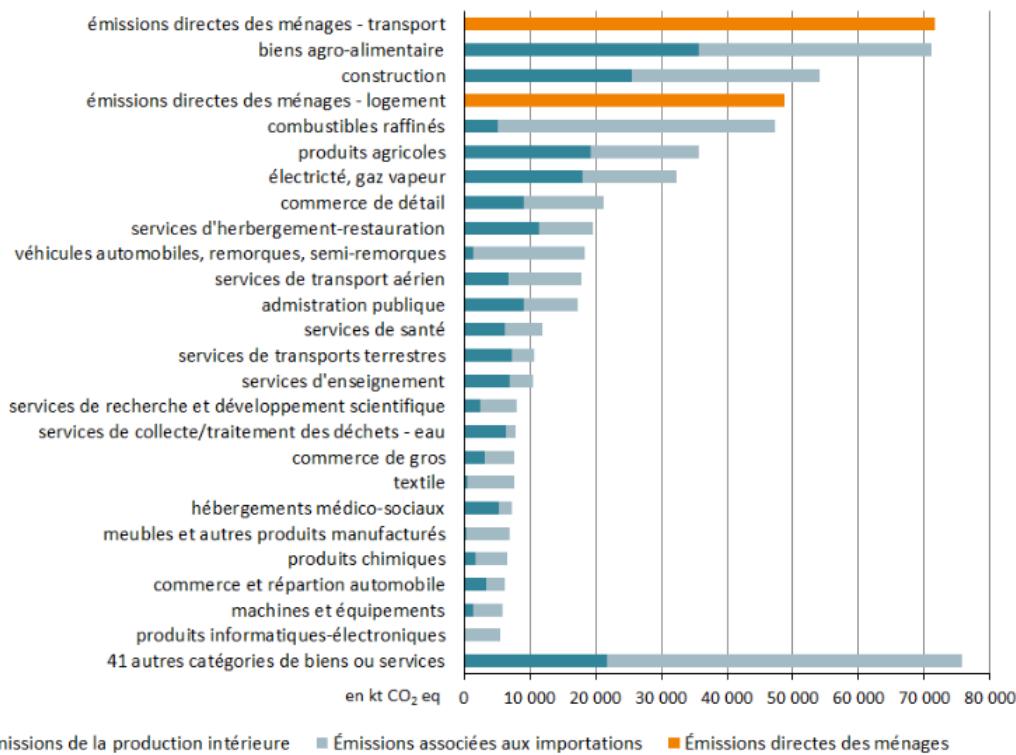
Encadré 1. La décomposition de l'empreinte carbone de la demande finale de la France par postes de consommation : transport, habitat, alimentation, équipements et services

« Alors que les émissions de gaz à effet de serre (GES) rapportées dans les inventaires nationaux sont affectées aux pays où sont situées les activités économiques qui ont émis ces GES, l'empreinte carbone a pour finalité de localiser les émissions de GES aux lieux où sont consommés les biens et les services. Ainsi, l'empreinte carbone inclut les émissions associées à la production étrangère de biens et de services consommés par les Français (GES associés aux importations) et exclut les GES émis par la production intérieure associés aux produits exportés.

L'empreinte carbone de la demande finale est estimée grâce aux données économiques des comptes nationaux. Bien qu'il n'existe pas de normes internationales pour les calculs d'empreinte carbone, les estimations sont fondées sur une modélisation standard : le calcul input-output. C'est dans ce cadre méthodologique que le Service des Données et des Études Statistiques (SDES) estime l'empreinte carbone de la France ».

Figure 3 : décomposition de l'empreinte carbone totale en fonction du contenu en GES des biens et services consommés et des émissions directes – 2017

En kt CO₂ éq



■ Émissions de la production intérieure ■ Emissions associées aux importations ■ Émissions directes des ménages

Champ : émissions de la demande finale intérieure de la France (périmètre Kyoto), émissions de CO₂, CH₄ et N₂O (gaz fluorés exclus), hors UTCATF.

Source : résultats issus des calculs 2021 du SDES de l'empreinte carbone de la France

Méthodologie en ligne sur le site : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/estimation-de-lempreinte-carbone-de-1995-2020.

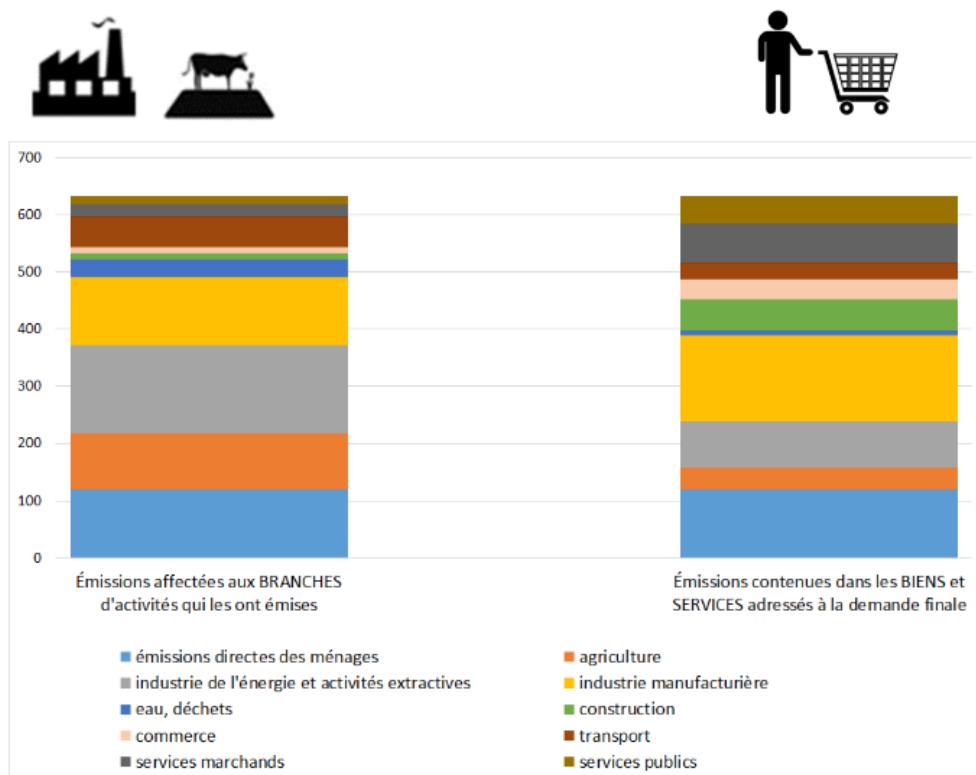
[...]

« L'empreinte carbone est composée des émissions directes des ménages (issues des carburants consommés par les véhicules individuels et des combustibles fossiles utilisés dans les chaudières des logements) et des émissions associées aux biens et services adressés à la demande finale. L'origine des émissions de ces biens et services est identifiée et permet de distinguer les émissions de la production intérieure et celles associées aux importations. Les importations peuvent être adressées à la demande finale ou consommées par les activités économiques (matières premières, produits semi-finis).

Les émissions associées aux 64 catégories de biens et services de l'empreinte carbone peuvent être regroupées en fonction des branches d'activités qui sont à l'origine des émissions (Figure 4, graphique de gauche). On identifie ainsi le poids de l'industrie de l'énergie, de l'industrie manufacturière et de l'agriculture. Les transports sont inclus dans les émissions directes des ménages, les services de transport et le transport pour compte propre sont comptabilisés avec les activités auxquelles ils se rattachent.

Figure 4 : décomposition de l'empreinte carbone en fonction des branches d'activités à l'origine des émissions et en fonction du contenu en émissions des biens et services consommés sur le territoire national

En millions de tonnes CO₂ éq



Champ : émissions de la demande finale intérieure de la France (périmètre Kyoto), émissions de CO₂, CH₄ et N₂O (gaz fluorés exclus), hors UTCATF.

Source : résultats issus des calculs 2021 du SDES de l'empreinte carbone de la France

Méthodologie en ligne sur le site : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/estimation-de-lempreinte-carbone-de-1995-2020

On peut inversement regrouper les émissions de l'empreinte carbone en fonction du contenu en GES des biens et services consommés sur le territoire national (Figure 4, graphique de droite). Dans cette approche sont identifiées toutes les émissions « amont », depuis l'extraction de matières premières jusqu'à la commercialisation du bien ou du service. Ainsi, par exemple, les émissions de l'agriculture sont comptabilisées dans les émissions de l'industrie lorsque les biens agricoles sont transformés puis achetés en tant que biens agro-alimentaires ou dans les services lorsque les biens agricoles sont transformés puis servis en restauration.

Avec cette seconde approche, centrée sur les produits finaux de consommation, le poids de l'agriculture, de l'énergie et des transports dans les émissions apparaît logiquement moindre alors que les émissions associées aux produits manufacturés, à la construction et aux services est supérieure. La décomposition de l'empreinte carbone par postes de consommation est fondée sur cette seconde approche, avec décomposition de l'empreinte en fonction des contenus en GES des biens et services consommés sur le territoire national. Nous nous référons à cette dernière pour les données de cadrage ».

Source : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 26 juillet 2022.

1. Les logements des ménages modestes sont-ils sur la voie de la transition ?

La rénovation thermique du logement est une des mesures parmi les plus pertinentes dans ce domaine pour réduire les charges, lutter contre la précarité énergétique et améliorer le confort des résidents. Mais dans quelle mesure les ménages pauvres et aux ressources modestes accèdent-ils à des habitats qui répondent aux normes environnementales et d'énergie en vigueur garantissant un niveau de performance énergétique de référence et de fait un moindre impact écologique ? Quels sont les leviers d'action qu'ils peuvent mobiliser à leur échelle pour réduire l'empreinte carbone de leur logement ? A contrario, à quels types de contraintes structurelles sont-ils confrontés, le cas échéant, pour agir ou s'adapter ?

Sans prétendre faire le tour de la question, cette section donne des éléments de réponse notamment à partir d'un état des lieux de la rénovation énergétique du logement des populations selon leur catégorie sociale et le parc où ils résident.

1.1. L'efficacité énergétique des logements est un rouage important de la mise en œuvre de l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050

Comme l'a rappelé l'économiste Philippe Quirion, spécialiste des économies d'énergie, au cours des auditions, l'intérêt de la rénovation thermique systématique des bâtiments doit se comprendre au regard des deux objectifs de l'atténuation et de l'adaptation. En matière d'atténuation, la contribution carbone des logements pèse lourd dans la consommation énergétique de la France. Pour rappel, le secteur du bâtiment représente près de 43 % de la consommation d'énergie finale de la France et génère 23 % des émissions de gaz à effet de serre nationales, dont près des deux tiers proviennent des logements des particuliers. La trajectoire de décarbonation de la France, conforme à ses engagements, et inscrite dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) implique un changement d'échelle dans la rénovation. Le deuxième objectif est l'adaptation : en effet, de nombreux logements peuvent devenir, en période de canicule, des bouilloires thermiques, équivalent estival des passoires thermiques en période de froid³⁵⁵. L'effet « îlot de chaleur urbain » est ainsi décrit par l'économiste, comme un enjeu majeur certes en matière d'environnement, mais aussi en matière de santé publique et de lutte contre la pauvreté (Encadré 2).

Encadré 2. Les enjeux sociaux de la rénovation énergétique

Verbatim de l'audition de Philippe Quirion, économiste, Centre de coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement (CIRAD)

Adaptation : îlot de chaleur. La canicule de l'an 2003 ayant causé des dizaines de milliers de décès en Europe risque de devenir la norme d'un été moyen à la fin du siècle. Certaines périodes estivales seront donc encore plus chaudes. Le problème est d'autant plus sévère en ville avec le phénomène d'îlot de chaleur urbain, en partie lié à l'absence de végétation. Ce phénomène est susceptible d'augmenter la température locale jusqu'à + 6 degrés. La climatisation à l'intérieur des bâtiments présente l'effet pervers d'engendrer un réchauffement autour de ces derniers et de générer une hausse de la consommation d'électricité. Bien qu'assez modérée en période annuelle, cette hausse peut devenir très importante lors des pics de canicule, représentant un

³⁵⁵ Fondation Abbé Pierre. (2023), *Précarité énergétique d'été : une nouvelle forme de mal-logement*, Paris, [En ligne], <https://www.fondation-abbe-pierre.fr/sites/default/files/2023-06/Brochure-Precarite-energetique-ete.pdf>

problème potentiel pour le réseau électrique. Les travaux de Vincent Viguié ont montré que cette hausse pouvait être portée jusqu'à + 85 % dans l'agglomération parisienne. L'effet d'îlot de chaleur urbain peut être réduit par la végétalisation, l'isolation des bâtiments à la faveur d'une climatisation efficace tout en étant moins puissante, ou encore l'installation de surfaces réfléchissantes en toiture ou sur les parkings.

Santé des ménages en situation de pauvreté : Près d'un million de logements présenteraient un risque significatif sur la santé allant de la pneumonie au décès en passant par des infections pulmonaires sévères. Les auteurs du rapport ont quantifié au sein de ces logements la probabilité de survenue en année pleine d'une maladie due à l'inefficacité énergétique du logement en les distinguant en fonction du revenu d'un ménage donné. Pour 60 % des personnes les plus riches de la population, la probabilité de survenue d'une maladie est ainsi de 1/320 alors qu'elle est portée à 1/4 pour les ménages dont le revenu est inférieur au seuil de pauvreté monétaire. Les auteurs ont ensuite chiffré le coût de ces impacts sur la santé en affectant une valeur de vie sauvée, le coût de la morbidité, et le coût pour le système de santé. Le coût moyen de santé représente 33 000 euros annuels par ménage vivant en dessous du seuil de pauvreté. Dans ce cadre, le coût d'une rénovation de logement apparaît comme étant extrêmement rentable. Dans une étude, Silvano Domergue et Gaëtan Giraudet ont tenté d'évaluer la mesure relative à l'obligation de rénovation des logements considérés comme indécents dans le parc locatif privé en distinguant deux cas : l'un dans lequel l'obligation serait immédiate et interviendrait en cours de bail, et l'autre cas, plus réaliste, dans lequel l'obligation prendrait effet lors d'un changement de locataire. Le croisement des différentes données explicitées démontre la rentabilité sociétale de la réalisation des travaux de rénovation énergétique.

Emploi : La dernière raison de lancer une rénovation thermique des logements intéresse l'emploi. Alors que les données actuelles font état de 150 000 emplois en Équivalent Temps Plein (ETP) liés à ces rénovations, le scénario négaWatt prévoit un passage à 400 000 emplois à partir de 2030. En dépensant un million d'euros, la puissance publique crée davantage d'emploi dans la rénovation thermique des bâtiments que dans les autres activités, à l'exception des services. Ainsi, la dépense d'un million d'euros génère 12 ETP dans la rénovation thermique, 2 ETP dans le gaz et 4 ETP dans l'électricité.

Pour l'ensemble de ces raisons, tenant à l'importance de la contribution du logement à l'atténuation, ainsi qu'aux autres enjeux (adaptation, santé des plus modestes, emploi) l'efficacité énergétique des logements joue un rôle central dans l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050. La France s'est fixée des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie qui nécessitent notamment une amélioration significative des performances énergétiques du parc de logements. La loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015³⁵⁶ fixe ainsi l'objectif, à l'horizon 2050, d'un parc immobilier dont l'ensemble des bâtiments est rénové en fonction des normes « bâtiments basse consommation ». Les lois « Énergie et Climat »³⁵⁷ et « Climat et Résilience »³⁵⁸ ont introduit, quant à elles, une exigence minimale de performance énergétique dans la définition du logement décent (dès 2023 pour les logements présentant une

³⁵⁶ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, [Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte \(1\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

³⁵⁷ Loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, [Loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat - Dossiers législatifs - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

³⁵⁸ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, [Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets \(1\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

consommation conventionnelle en énergie finale de plus de 450 KWh/m²/an, pour les logements de classe G en 2025, F en 2028 puis E en 2034) et un gel des loyers des logements classés F et G dès le mois d'août 2022.

Plusieurs mesures sont promues par les pouvoirs publics dans ce domaine pour réduire l'empreinte carbone du logement.

Les principaux leviers d'action de la transition écologique promus dans le secteur du logement sont de différentes natures mais passent principalement par l'amélioration de sa performance énergétique. Cela comprend des actions relevant à la fois de l'initiative individuelle mais aussi des dispositifs et investissements du ressort des pouvoirs publics : principalement, l'isolation thermique de l'enveloppe du bâti, l'usage d'équipements et de systèmes de chauffage et d'eau chaude sanitaire moins énergivores et plus économes en eau, la ventilation ou la climatisation plus économes en énergie, l'abonnement à un fournisseur d'énergie labellisé (VertVolt), les éco-gestes, le déménagement pour une surface de logement plus réduite, le durcissement de la réglementation pour inciter à des comportements plus sobres etc.

L'État a engagé des investissements et financements publics conséquents en faveur de la rénovation et de l'isolation énergétique des logements. Les pouvoirs publics ont déployé diverses dispositions afin d'inciter, aider et accompagner les populations, locataires ou propriétaires, et les bailleurs à réaliser des projets de rénovation énergétique (Tableaux 1 et 2). Y figurent notamment des dispositifs d'accompagnement, des aides financières sous forme de prêts ou de primes, des mesures fiscales et des normes contraignantes, tous dédiés à l'amélioration de la performance énergétique.

En matière d'incitation par voie réglementaire, depuis août 2022, les propriétaires des logements les plus énergivores, classés F et G, ont interdiction d'augmenter les loyers lors du renouvellement du bail ou de la remise en location. Depuis le 1er janvier 2023 les logements consommant plus de 450 kilowattheures par mètre carré par an sont également interdits à la location. D'ici 2034, tous les logements classés entre E et G seront frappés de cette interdiction. Ainsi, à terme, la loi vise l'élimination des logements classés E, F et G.

1.2. Quelles marges de manœuvre pour les ménages modestes, souvent locataires, pour isoler et rénover leur habitat

Les solutions moins impactantes sur l'environnement promues sont-elles appropriables par les populations aux ressources faibles à modestes ? Sur le poste logement, y compris les charges qui s'y rattachent, plusieurs freins à l'adaptation vers des pratiques plus sobres et à la capacité d'agir en faveur de l'environnement sont relevés. Le premier est de taille : dans ce domaine, peu d'options sont finalement « à la main » des ménages pauvres ou aux revenus modestes (Tableau 1) (Le rapport pointe différents obstacles comme le statut de locataire, la faiblesse des aides qui laisse un reste à charge élevé ou nécessite l'avance des frais et la difficulté à changer de logement pour emménager dans un habitat mieux isolé mais à loyer abordable sauf à « sacrifier » sur la qualité de l'habitat (surpeuplement) ou sur les autres postes de dépenses comme l'alimentation.

Ainsi, plusieurs difficultés et risques se posent en termes sociaux pour rendre plus sobres les logements des catégories pauvres et modestes. Être locataire de son domicile, surtout dans le parc privé, constitue une réelle entrave pour agir à son niveau. En effet, les ménages qui

louent leur logement, *a fortiori* aux ressources modestes, ne peuvent en général pas réaliser de travaux sans l'accord de leur propriétaire, et ne sont pas nécessairement ceux qui en supportent le coût. Par conséquent, les marges de manœuvre de ces ménages pour limiter l'impact environnemental de leur logement sont nécessairement plus réduites. Or, près des deux tiers des populations pauvres sont locataires de leur logement pratiquement à parts égales entre le parc public et le parc privé³⁵⁹ et c'est le cas pour moins de la moitié de celles disposant de ressources modestes, sans atteindre le seuil budgétaire de décence. Une majorité des personnes en situation de pauvreté vivent en logement collectif (environ 60 % et 40 % en maisons individuelles). C'est l'inverse pour les populations aux ressources modestes mais non pauvres toujours dans des proportions semblables.

Partant de ce constat, quelle est la part du parc de logements sobres en France selon la catégorie sociale et le statut d'occupation du logement ? Pour rappel, la loi Climat et résilience interdit à la location entre 2025 et 2034 successivement les logements classés G, puis F et enfin E. À cette dernière date, le niveau de performance d'un logement sera donc compris entre l'étiquette A et l'étiquette D.

Tableau 1. Principales solutions de sobriété préconisées pour réduire les émissions du logement des ménages modestes et pauvres

	Problèmes d'accès	Conditions d'accès	Avantages	Inconvénients et limites	Aides
LOGEMENT Rénovation thermique du bâti	Pour les locataires	Pour les bailleurs et les propriétaires	Gain de plus-value (+ 8 % pour les maisons ; entre + 2 et + 5 % pour les appartements) Baisse des charges énergétiques	Coût élevé Avance des frais Hausse sur les loyers (+ 5 %) Potentiellement assèchement du parc de logements « abordables »	Oui
Amélioration de la performance énergétique à l'intérieur du bâti (ouverture, mur)	Pour les locataires	Pour les bailleurs et les propriétaires	Efficace et hausse de la plus-value du bien	Coût moyen (varie selon la surface et le nombre)	
Équipements : * Chaudière (l'ADEME) * Chauffage * Équipements ménagers (machine à laver le linge, etc.)	Pour les locataires Peut concerner les locataires	Pour les bailleurs et les propriétaires Peut concerner les bailleurs, les propriétaires	Efficace mais dépend du réglage/usage Dépend de l'usage	Coût moyen (Selon modèle) Coût variable	Oui

³⁵⁹ Driant, J.-C et Lelièvre, M. (dir.). (2018), *Mal-logement, mal-logés*, Rapport 2017-2018, ONPES, p. 54.

Prendre un fournisseur d'énergie labellisé VertVolt	Peu connu du grand public		Baisse de ses émissions de gaz à effet de serre	Pas de surcoût (étude ADEME)	–
Eco-gestes : Pour l'eau, l'électricité, chauffage (durée, température)	Les résidents (locataires, propriétaires)	–	Complète les équipements/bâties isolés Mais attention aux privations	Ateliers, guides parfois jugés stigmatisants, infantilisants	–
Normes (DPE, etc.)	–	Les bailleurs et les propriétaires	Incertain (effets pervers possibles)	Coût élevé	Oui/supra
Autres : * Superficie plus petite	Choix des locataires	Choix des bailleurs et propriétaires	Peut réduire les coûts mais ...	- Attention au surpeuplement - L'efficacité dépend de l'usage et du loyer qui peut être plus élevé pour les appartements bien classés	

Source : CNLE

Au 1er janvier 2022, 17 % du parc total de résidences principales en France métropolitaine serait constitué de « passoires énergétiques » (étiquettes F et G du Diagnostic de Performance Énergétique [DPE]) ; ce qui porte l'estimation du nombre de passoires énergétiques à un total de 5,2 millions de logements sur les 30 millions de résidences principales, et à 7,2 millions de logements sur l'ensemble du parc, d'après le rapport de l'Observatoire National de la Rénovation Énergétique (ONRE)³⁶⁰ (Figure 5) Si on ajoute les logements étiquetés E, les logements frappés d'interdiction d'ici 10 ans représenteraient 39 % des résidences principales.

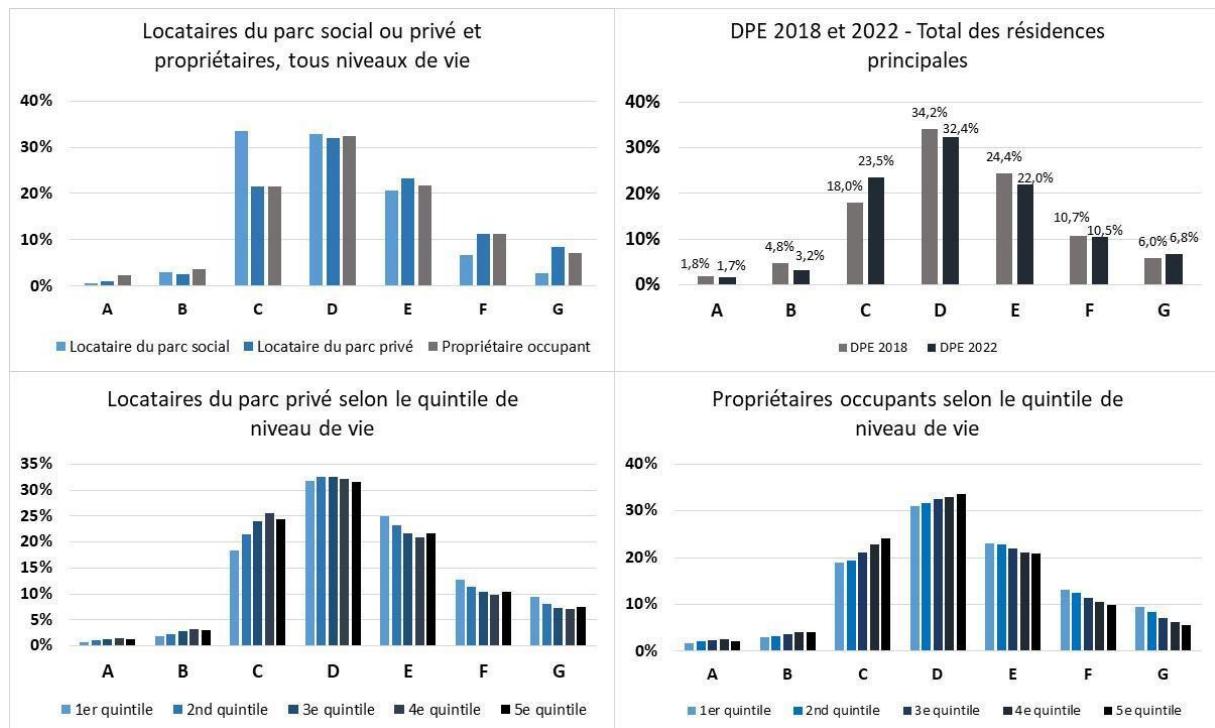
La distribution des étiquettes énergétiques par zones de tension immobilière révèle un taux de passoires énergétiques nettement plus important (29 %) à Paris et sa petite couronne et une part de logements très énergivores (plus de 450 kWh/m²/an) plus forte qu'ailleurs. Dans une moindre mesure, ce taux demeure encore élevé en zone peu tendue C³⁶¹ (20 %). Ce

³⁶⁰ Le Saout, R., Mesqui, B. et Rathle, J.-Ph. (2022), *Le parc de logements par classe de performance énergétique au 1er janvier 2022*, Rapport de l'Observatoire national de la rénovation énergétique, [En ligne], https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-07/document_travail_60_parcs_logements_dpe_juillet2022.pdf

³⁶¹ Voir la définition du zonage sur le site du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires : <https://www.ecologie.gouv.fr/zonage-b-c>. Défini à l'article D. 304-1 du Code de la construction et de l'habitation, le zonage conventionnellement appelé ABC effectue un « classement des communes du territoire national en zones

diagnostic se recoupe avec une analyse conduite à partir de la taille de l'unité urbaine puisque l'agglomération parisienne et le milieu rural concentrent le plus de passoires (environ un quart des résidences principales).

Figure 5. La part du parc de logements par classe de diagnostic de performance énergétique en 2022 pour les résidences principales selon le statut d'occupation et le revenu des ménages



Champ : Ensemble des logements au 1^{er} janvier 2022, ensemble des résidences principales au 1^{er} janvier 2018, France métropolitaine.

Sources : Conception graphique du CNLE. Pour les estimations 2022 : Fidéli 2020 ; base des DPE décembre 2021-mars 2022 de l'ADEME, calculs SDSE ; pour les estimations 2018 : le parc de logements par classe de consommation énergétique au 1^{er} janvier 2018, septembre 2020, ONRE.

Note 1 : Passoires = Logements classés F ou G ; très énergivores = logements dont la consommation d'énergie finale est supérieure à 450 kWh/m²/an.

Note 2 : Le parc locatif privé comprend également les logements mis à disposition gratuitement.

Note 3 : Le niveau de vie des occupants est égal au revenu disponible du foyer (salaires, pensions, autres revenus déclarés à la Direction Générale des Finances Publiques [DGFiP] (hors prestations sociales), revenus financiers, prestations sociales) divisé par le nombre d'unités de consommation du foyer.

Moins touché par le phénomène en raison de son ancienneté moindre, le parc locatif social est nettement moins énergivore que le parc locatif privé (respectivement 9,5 % de logements notés F et G (30,1 % avec la classe E) contre 19,8 % (43,1 % avec la classe E) ou que celui des propriétaires occupants toujours au titre de la résidence principale (18,3 % (40,1 % avec la classe E)). La différence la plus visible concerne la catégorie de logements notée C, c'est-à-dire dont la performance est jugée assez correcte aujourd'hui : la part qu'elle représente dans le secteur social (33,5 % des résidences principales) est plus de douze points supérieure à celle de l'ensemble du parc privé, y compris les propriétaires (21,5 %). Toutefois, une étude de

géographiques en fonction du déséquilibre entre l'offre et de la demande de logements ». Par ordre décroissant de tension, les zones géographiques sont : A bis, A, B1, B2 et C.

l'INSEE³⁶² indique qu'en Île-de-France, c'est-à-dire dans le contexte francilien d'un marché immobilier tendu, le parc locatif social comptait en 2018 une proportion significative d'étiquettes E, F ou G mais nettement moindre que dans le locatif privé.

Comme les ménages à faibles revenus sont plus nombreux à occuper un logement du parc social moins énergivore, les différences sociales de taux de passoires sont atténuées au niveau global. S'il reste encore une proportion notable de logements sociaux à rénover pour éviter l'interdiction de location d'ici à 2034, c'est donc surtout dans le parc privé, qui consomme le plus d'énergie, que les enjeux en termes d'inégalités socio-environnementales se posent (Figure 5) Sur le parc locatif privé, la fréquence des résidences principales bien notées (A à D) s'élève avec le niveau de vie des occupants (8 points d'écart entre la part des logements mieux classés du 1^{er} quintile de niveaux de vie et celle du 5^{ème} quintile). Ce constat est amplifié pour les logements occupés par leurs propriétaires (presque 10 points d'écart). Mais un autre marqueur d'inégalités socio-environnementales délivre un message en sens inverse : la part des passoires énergétiques (F et G) est la plus élevée dans les résidences secondaires (32 %, soit 1,2 million de logements) et dans les logements vacants (27 %, soit 0,8 million de logements). Toutefois, il faudrait affiner ces résultats en fonction du taux de détention d'une résidence secondaire selon son DPE et le niveau de vie de son propriétaire.

Toujours concernant le secteur privé, les inquiétudes portent sur deux autres risques sociaux associés à la répercussion éventuelle du coût des travaux de rénovation, et du fait de l'augmentation de la valeur verte de l'habitat rénové, sur le loyer et le stock du parc de logements abordables pour les populations à bas revenus. Une des rares études qui apporte des résultats probants dans ce domaine, a été conduite en 2021 par les services statistiques et économiques (Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages [DHUP], Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature [DGALN])³⁶³ du Ministère chargé du logement à partir des bases annuelles (Perval, BIENS) de données des mutations immobilières alimentées par les Notaires de France et de celles des Observatoires Locaux des Loyers (OLL). L'étude, qui raisonne « toutes choses égales par ailleurs », analyse l'effet de la valeur d'un logement selon sa performance énergétique, telle que mesurée par l'étiquette du DPE. Le gain d'une étiquette énergétique plus respectueuse de l'environnement se traduit par une augmentation du prix de vente du bien immobilier (en moyenne entre 2 % à 5 % (pour les appartements) et autour de 8 % (pour les maisons)) et par une hausse des loyers³⁶⁴ (hors charges) de l'ordre de 5 % pour les appartements. L'impact sur la plus-value est plus faible dans les zones où le niveau des prix est déjà plus élevé et l'effet d'une « prime au bon DPE » sur les loyers est surtout visible pour les logements notés A ou B. En dépit des réelles avancées de cette expertise, deux principales limites sont à signaler : d'une part, le DPE retenu est celui en vigueur en 2016 et 2018, soit avant la réforme du 1er juillet 2021 ; d'autre part, l'analyse sur les loyers ne couvre ni la région parisienne ni les départements ultra-marins en raison de données incomplètes. Les auteurs rappellent que l'effet sur les loyers pourrait être plus

³⁶² Chaput, K., Serre, Ph., Tissot, I., Barnhusen, F. et Beaufils, S. (2022), « Sans travaux de rénovation énergétique, près d'un logement francilien sur deux bientôt interdit à la location », INSEE Analyses Île-de-France, n° 159, p. 1-5.

³⁶³ Charlet, A. et Pfeiffer, B. (2021), *La valeur verte des logements – Analyse de l'effet de l'étiquette énergétique sur les prix et les loyers*, DHUP, DGALN.

³⁶⁴ Pour l'analyse sur les loyers, nous utilisons les données des Observatoires Locaux des Loyers (OLL). Les OLL couvrent 53 agglomérations, parmi les plus grandes du pays. En raison de données incomplètes, l'analyse ne couvre ni la région parisienne ni les départements ultra-marins. Les données utilisées ont été collectées entre 2016 et 2019.

significatif encore si l'étude était conduite sur l'ensemble du territoire d'après des travaux menés en Allemagne.

Concernant l'impact sur le stock de logements abordables mais énergivores, la dernière étude sur les statistiques immobilières sur la valeur verte des logements produite chaque année par les Notaires de France montre que la révision du mode de calcul du DPE dans le courant du 2ème semestre 2021 a eu un impact important sur le marché immobilier. Alors que la répartition des transactions de logements anciens selon l'étiquette énergie est restée quasiment stable ces dernières années en France métropolitaine (hors Corse), l'année 2022 se démarque par une forte augmentation de la part des ventes de logements les plus énergivores (étiquettes énergie F et G), au détriment de ceux de la classe intermédiaire étiquette énergie D. Mais on ne sait pas si les nouveaux propriétaires proposeront ces logements à la location avec un loyer abordable. La prochaine « Enquête Logement » de l'INSEE permettra de le dire.

Qu'en est-il de leur pouvoir d'agir là où les ménages peuvent potentiellement intervenir à leur échelle pour améliorer les performances énergétiques des charges de leur logement avec le changement de leurs équipements ménagers ? L'acquisition de nouveaux modèles de chauffe-eau ou de chauffage plus performants n'est pas toujours évident du fait que le reste à la charge des populations demeure, malgré les aides (Tableau 2) conséquent et hors de portée pour les plus pauvres.

D'autres mesures préconisent de changer de pratiques. Parmi les plus couramment diffusées dans les discours, on relève la réduction de la température du chauffage ou le déménagement pour un logement de plus petite superficie. Ces solutions sont peu pertinentes pour une frange encore significative des populations les plus défavorisées qui se privent déjà dans ce domaine et n'ont, à cet égard, que peu de marges de manœuvre. Dans le premier cas, en 2022, 22 % des personnes du 1^{er} quintile de la distribution des niveaux de vie déclarent ne pas pouvoir maintenir le logement à bonne température par manque de moyens financiers selon l'enquête « Statistiques sur les Ressources et les Conditions de vie » (SRCV) de l'INSEE (contre 10 % pour l'ensemble de la population en France métropolitaine). Ils sont 14 % parmi les personnes au niveau de vie modestes (2^{ème} quintile).

S'agissant de la solution apportée par les écogestes, la sociologue Coralie Robert rappelle que les crises pétrolières survenues dans les années 1980 ont vu la naissance d'aides locales portées sur la gestion des impayés, plutôt gérées à l'échelle des Départements. Plusieurs dispositifs se sont progressivement superposés, comme le Fonds de Solidarité Logement (FSL) qui intervenait pour payer localement les factures. L'essor associatif pour la lutte contre le mal-logement a favorisé un plaidoyer pour que les aides ne soient plus simplement curatives et s'inscrivent dans un cadre national plus large afin d'endiguer ce problème structurel. Les aides développées ont alors été axées sur l'acte de rénovation énergétique en tant que tel et sur l'accompagnement à la réduction de la consommation d'énergie. La précarité énergétique a été reconnue comme un phénomène à part entière dans la loi à compter du Grenelle II de l'environnement en 2009. La précarité énergétique croise à la fois la pauvreté monétaire et celle du bâti de qualité réduite. L'une des approches développées s'articulait alors autour de la réalisation d'écogestes dans la vie quotidienne des personnes sans nécessairement s'atteler au problème structurel relatif à la faible qualité du bâti. Il ressort que nombre de guides et d'ateliers d'écogestes conduits s'avèrent infantilisants et parfois inadaptés. Ces solutions, axées sur les comportements, vont à rebours de l'objectivation des capacités d'adaptation des ménages modestes d'une part et de l'importance d'une priorisation des ressources sur la rénovation des passoires thermiques qui permettrait d'obtenir des co-bénéfices sociaux (en termes de facture

énergétique), sanitaires (en limitant le nombre de décès et de maladies liées aux défauts d'isolement des logements) et écologiques (en réduisant les émissions du secteur) d'autre part.

Tableau 2. Les aides financières existantes pour prévenir et traiter la précarité énergétique et améliorer la performance énergétique du logement en 2024

Catégories et sous-catégories d'aides			Propriétaires occupants	Propriétaires bailleurs	Locataires	Syndicats de copropriété
Règlement des factures d'énergie	Aides légales	Chèque énergie	✓	✓	✓	-
		Fonds de solidarité logement (FSL)	✓	-	✓	-
	Aides facultatives	Aides au paiement des dettes énergétiques (CAF, MSA et caisses de retraite)	✓		✓	
		Aides financières à l'énergie des Centres communaux et intercommunaux d'action sociale (CCAS, CIAS)	✓		✓	
		Aides financières des associations caritatives	✓		✓	
		Fonds énergie d'action logement			✓	

Rénovation et performance énergétiques	Dispositifs d'accompagnement	Service public de la rénovation énergétique de l'habitat France Rénov'	✓	✓	✓	✓
		Service intégré de Tiers financement	✓	✓		✓
	Aides, prêts et primes	MaPrimeRénov	✓	✓		✓
		MaPrimeRénov' Copropriété				✓
		Mon Accompagnateur Rénov'	✓	✓	✓	✓
		Aide à l'Auto-Réhabilitation Accompagnée (ARA)	✓			

	Aides aux travaux dans le cadre de Loc'Avantages		✓		
	Primes et coups de pouce (dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie – CEE)	✓	✓	✓	
	Prêt avance rénovation	✓			
	Éco-Prêt à Taux Zéro (Éco-PTZ)	✓	✓		✓
	Prêts des énergéticiens	✓	✓	✓	
	Fonds Social d'Aide aux Travaux de Maîtrise de l'Énergie (FSATME)	✓		✓	
	Aide aux travaux des caisses de retraite et complémentaires retraite	✓		✓	
	Prêt à l'amélioration de l'habitat des Caisses d'Allocations Familiales (CAF) et de la Mutualité Sociale Agricole (MSA)	✓		✓	
	Prêts ménager et mobilier de la CAF et de la MSA	✓		✓	
	Dispositifs de soutien à la réalisation de travaux du réseau Procivis	✓			
Dispositifs fiscaux	Programme Toits d'Abord de la Fondation Abbé Pierre (FAP)			✓	
	Exonération de la taxe foncière sur la base de dépenses liées à l'installation d'équipements en	✓	✓		

		faveur d'économies d'énergie				
		Les déductions des dépenses d'amélioration et d'entretien de l'habitat des revenus fonciers		✓		

Source : Observatoire National de la Précarité Énergétique (ONPE).

Légende

Règlement des factures d'énergie	
Aides légales	
Aides facultatives	
Rénovation et performance énergétiques	
Dispositifs d'accompagnement	
Aides, prêts & primes	
Dispositifs fiscaux	

Encadré 3. Un accompagnement nécessaire dans le cadre d'aides à la rénovation thermique des logements : des cas liés à MaPrimeRénov'

Certaines personnes, dépendantes d'intervenants extérieurs pour remplir leurs dossiers « MaPrimeRénov' », sont de potentielles victimes d'arnaques ou éprouvent des difficultés à percevoir cette aide :

1^{er} cas : L'arnaque

À la suite d'un démarchage téléphonique, Mme N. fait faire un devis pour installer une pompe à chaleur. Il est prévu que l'entreprise se charge de l'ensemble des démarches administratives. Inquiète de voir son dossier hors délai, Mme N. accepte de donner une avance à cette entreprise. Toutefois, l'entreprise en question se déclare en faillite quelques semaines après et bien qu'une autre entreprise ait été recréée à la même adresse, Mme N. ne peut pas récupérer son argent ou faire réaliser les travaux.

2^{ème} cas : Mauvaise procédure

Mr T. est illettré. Il choisit de faire confiance à l'artisan qui fait, chez lui, les mêmes travaux que chez son voisin et lui laisse remplir le dossier. Or, l'artisan n'envoie pas le dossier au bon organisme. Mr T. doit donc refaire une demande. Se trouvant hors délais, il ne peut plus obtenir certaines aides. En outre, l'artisan fait signer un prêt, à court terme, à Mr T. sans lui expliquer exactement à quoi il s'engage. Mr T. était persuadé de rembourser sa facture « à tempérament ». Toutefois, en deux ans, il n'a remboursé que 70 € de sa facture. Le reste payé correspondait à des frais financiers. Grâce à l'aide de l'association, Mr T. a pu résilier l'emprunt proposé par l'artisan et contracter un emprunt, moins coûteux, dans sa banque en attendant de toucher l'aide « MaPrimeRénov' ».

3^{ème} cas : Suspension des paiements

Mme L., intéressée par la mise en place d'une pompe à chaleur vient à l'association pour se renseigner. Nous l'orientons vers une structure qui travaille avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME). Le dossier a été fait. Mme L., a pu toucher la « PrimeRénov » mais au bout de quelques mois l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH) lui réclame le remboursement des paiements. Renseignement pris, le problème venait d'un papier mal rempli par l'artisan à la fin des travaux.

2. Transports - les modes de déplacements des ménages les plus modestes, sont-ils sur le chemin de la transition ?

Cette partie explore à quel point les déplacements intérieurs les plus fréquents des voyageurs sont effectivement en transition vers des modes alternatifs ou actifs de transport. Il s'agit de s'assurer que l'évolution de l'usage de ces nouvelles modalités de transport s'inscrit dans une trajectoire inclusive. Dans quelle mesure ce mouvement d'ensemble plus vertueux à l'œuvre très récemment concerne les populations pauvres ou aux ressources modestes ? La mobilité routière des catégories sociales modestes est-elle sur le chemin de la sobriété sachant que les solutions proposées en faveur de mobilités plus durables appellent pour certaines des investissements de structures collectives de la part des pouvoirs publics tandis que d'autres sont du ressort des personnes ?

Aussi, les enjeux sociaux de la transition écologique dans ce secteur sont éclairés par les résultats d'études permettant de caractériser l'évolution des pratiques de mobilité et de la composition de la flotte automobile des ménages modestes ou à bas revenus. Lorsque les données manquent pour éclairer la question sociale, le CNLE formule des hypothèses en fonction de travaux existant et de données de contexte.

La dimension territoriale est là encore prégnante dans l'analyse des risques sociaux inhérents à la mise en œuvre de la transition écologique. L'usage de transports moins impactants pour l'environnement se pose plus que jamais dans les zones peu denses, rurales. Dans les grandes agglomérations qui bénéficient d'un réseau de transports en commun très développé ainsi que de nombreuses possibilités de recours à des mobilités douces, la question sociale s'appréhende dans des termes différents. Par ailleurs, en dehors du lieu de résidence et de sa géographie, d'autres freins à leur appropriation individuelle relèvent de caractéristiques sociodémographiques, comme par exemple l'âge, le genre ou le type de configuration familiale du ménage.

2.1. Réduire l'usage de la voiture thermique : un enjeu majeur dans les territoires ruraux moins dotés d'infrastructures collectives et alternatives

La voiture reste encore aujourd'hui le mode de déplacement principal. Quelle est la part de personnes motorisées selon les catégories sociales et les principaux motifs associés à l'usage de la voiture ? En France métropolitaine, le taux de motorisation atteint 84 % des ménages en 2018 selon l'enquête SRCV-SILC de l'INSEE. Près de 36 % des ménages ont au moins deux voitures. Pratiquement tous les ménages qui résident dans des zones rurales possèdent un véhicule (94 %) alors qu'ils ne sont que les deux tiers dans l'agglomération parisienne (67 %) et 80 % dans les autres agglomérations. Les plus jeunes sont moins motorisés que les classes d'âges plus élevées (73 % pour les 16-24 ans contre 89 % pour les 40-59 ans et 81 % chez les 60 ans ou plus).

Les plus forts enjeux en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) portent sur les déplacements les plus réguliers et les plus fréquents, c'est-à-dire les déplacements pour aller travailler. Il s'agit effectivement du premier motif de déplacement des particuliers. En 2019, les trajets domicile-travail se font la plupart du temps en voitures (ou en moto) (Tableau 3). Il s'observe néanmoins des différences importantes selon les territoires. La part des actifs qui utilisent un véhicule motorisé pour se rendre sur son lieu de travail situé au sein d'une même

aire d'attraction des villes³⁶⁵ est près de 22 points plus basse que celle qui concerne les actifs qui effectuent d'autres déplacements (entre deux aires ou hors des aires d'attraction des villes).

Ainsi, les émissions des résidents des pôles diminuent avec la taille de l'aire, la densité des transports en commun dans les grandes aires et plus généralement l'étendue de l'offre de mobilités alternatives, lesquelles permettent une moindre utilisation de la voiture. Les actifs qui se déplacent au sein d'une même aire émettent chacun en moyenne annuelle 0,51 tCO₂e au cours de leurs trajets domicile-travail contre 1,51 tCO₂e pour les autres qui effectuent ces trajets en dehors. À l'année, les émissions dues aux déplacements domicile-travail sont 40 % plus basses (toutes choses égales par ailleurs) dans les communes très urbaines bien dotées en transports collectifs que dans les autres plus espacées.

Dans les espaces ruraux où les résidents sont plus loin des centres villes et doivent parcourir de plus longues distances pour accéder aux équipements et services courants, la maîtrise des flux routiers en rural est devenue un enjeu majeur. Pour certains l'enjeu doit porter surtout sur le renoncement à l'achat ou l'usage du second véhicule du ménage très répandu dans ces territoires. Ces objectifs deviennent un défi à relever compte tenu de l'allongement sensible de la distance domicile-travail dans ces territoires depuis dix ans : entre 1999 et 2019, elle a augmenté de moitié du fait surtout à la fois de la périurbanisation et de la concentration de l'emploi dans les pôles³⁶⁶. La modestie du système de transports collectifs en milieu rural et la moindre présence d'arrêts de transports en commun à proximité du logement, dont on sait que cette présence influe également sur l'usage d'une voiture ou d'un deux-roues motorisé pour effectuer les trajets domicile-travail, constituent de sérieux obstacles à la réduction de la motorisation des déplacements réguliers dans ces territoires. Le rapport récent du Sénat³⁶⁷ sur les *Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui* identifie plusieurs autres types de freins à la diversification des mobilités. En premier lieu, si une palette de solutions alternatives à la voiture individuelle peut être déployée en zones peu denses, il convient au préalable de lever un certain nombre de difficultés techniques et d'installer les infrastructures nécessaires (notamment couverture numérique du réseau, aménagement de pistes cyclables, offre disponible de bornes de recharge, adaptation de la voirie). En second lieu, la bonne qualité du réseau routier, l'absence d'embouteillages ou de difficultés de stationnement constituent de véritables incitations à poursuivre les déplacements en voiture. En dernier lieu, et corrélativement, la culture dominante de la voiture individuelle constitue un autre obstacle au changement de comportement (voir sur ce point le travail conduit par le sociologue Pierre Blavier dans le chapitre 6 de ce rapport).

Moins fréquents que les trajets domicile-travail, les déplacements motorisés sur longue distance varient selon la catégorie sociale³⁶⁸. Une enquête de l'INSEE conduite en 2016 montre que 31 % des ménages répondants dont le niveau de vie est le plus faible, ne sont pas partis ou

³⁶⁵ Selon la définition de l'Insee, le zonage en aires d'attraction des villes 2020 définit l'étendue de l'influence d'une ville sur les communes environnantes. Une aire est composée d'un pôle, défini à partir de critères de densité de population, de population totale et d'emploi, et d'une couronne, constituée des communes dont au moins 15 % des actifs occupés travaillent dans le pôle.

³⁶⁶ Chaumeron, S. et Lécroart, A. (2023), « Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural, *Insee Première*, n° 1948, [En ligne], <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203>

³⁶⁷ Sénat. (2021), *Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui* », Rapport d'information n° 313 (2020-2021), [En ligne], <https://www.senat.fr/rap/r20-313/r20-313.html>

³⁶⁸ Pautard, E. (2016), « Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016 ? », Essentiel / Datalab, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, p. 1-4, [En ligne], <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-10/Datalab-essentiel-36-les-francais-et-la-mobilite-durable-septembre2016.pdf>

à moins de 150 km lors de leurs dernières vacances, alors qu'à titre de comparaison ils sont 21 % chez les ménages les plus aisés. Parmi les plus fortunés, 57 % ont parcouru plus de 600 km, soit 13 points de plus que les ménages les plus modestes. Quant à l'utilisation de transports aériens hors du cadre professionnel, elle constitue un marqueur social particulièrement significatif : moins d'un quart des ménages dont le niveau de vie est le plus faible a pris l'avion au cours de l'année écoulée contre la moitié des plus aisés.

Tableau 3 :Distance domicile-travail, mode de transport et émissions de GES selon les aires d'attraction des villes en 2019

Déplacement domicile-travail selon les aires d'attraction des villes	Nombre d'actifs (en millions)	Part des voitures et moto (en %)	Part des transports en commun (en %)	Part de la marche et du vélo (en %)	Distance domicile-travail moyenne (en km)	Émissions annuelles moyennes par actif (en tCO ₂ e)	Émissions annuelles totales (en millions de tCO ₂ e)
Déplacements au sein d'une même aire d'attraction des villes	20,0	71,1	18,6	10,3	10,8	0,51	10,1
<i>Dont au sein de l'aire de Paris</i>	5,6	46,5	44,1	9,4	14,3	0,44	2,4
Autres déplacements	4,8	92,6	4,8	2,6	28,3	1,51	7,3
Déplacements entre deux aires	2,9	92,6	6,9	0,5	34,2	1,75	5,1
Actifs qui habitent et/ou travaillent hors des aires d'attraction des villes	1,9	92,5	1,6	5,9	19,1	1,13	2,2
Ensemble	24,8	75,3	15,9	8,8	14,2	0,70	17,4

Champ : France métropolitaine, personnes en emploi de 15 ans ou plus qui se déplacent pour aller travailler et dont les distances domicile-travail sont inférieures à 10 km pour les piétons, 30 km pour les cyclistes et 100 km pour les autres modes de transport.

Sources : SDES-Insee, enquête Mobilité des personnes 2018-2019 ; INSEE, recensement de la population 2019, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM, © les contributeurs d'OpenStreetMap et du projet OSRM.

Lecture : En 2019, au sein de l'aire de Paris, 5,6 millions de personnes en emploi se déplacent pour aller travailler, dont 9,4 % à pied ou en vélo. La distance moyenne entre leur résidence et leur lieu de travail s'élève à 14,3 km et ils émettent chacun en moyenne 0,44 tCO₂e au cours de leurs trajets domicile-travail, en une année.

2.2. En 2018, deux tiers des voitures thermiques des catégories sociales les moins favorisées sont polluantes

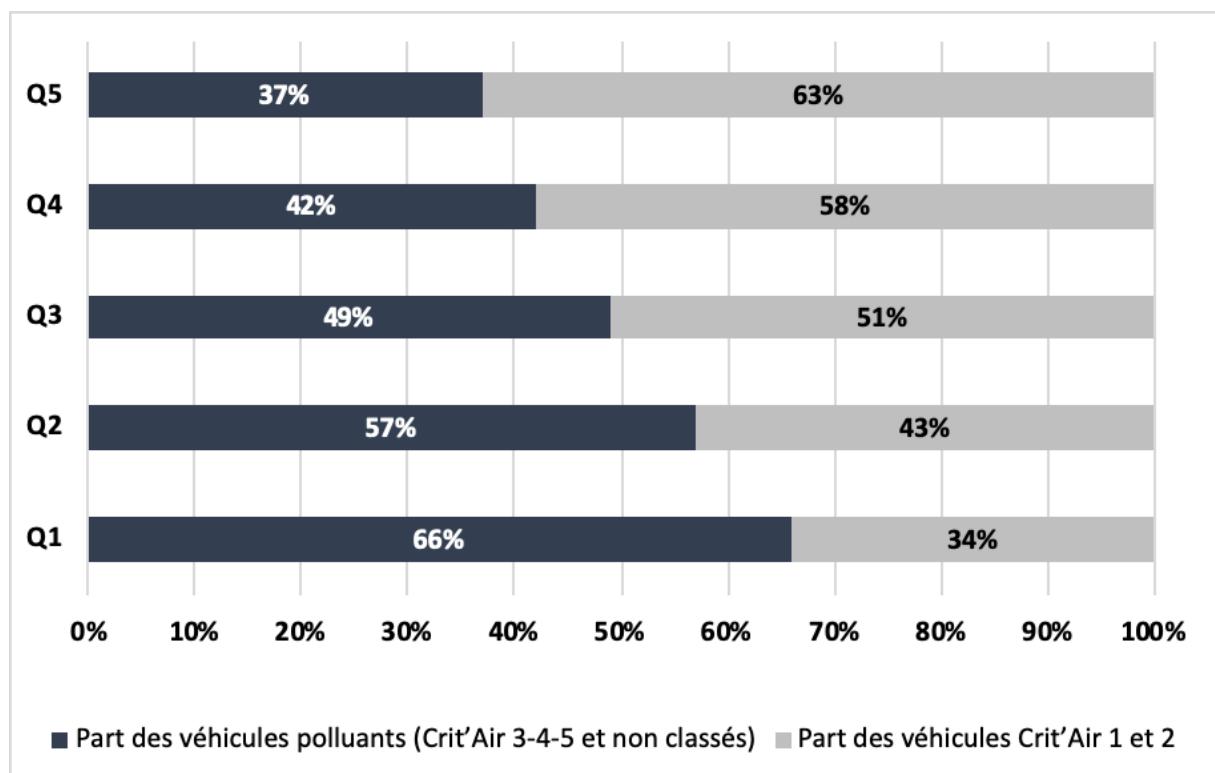
Si les classes sociales moins favorisées (premier quintile Q1 et deuxième quintile Q2 de niveaux de vie) parcourt moins de kilomètres à l'année en voiture particulière (en zone rurale comme en zone urbaine), en possèdent moins que les catégories supérieures, elles sont plus anciennes et plus polluantes³⁶⁹ en 2018. En effet, les véhicules détenus par les classes sociales

³⁶⁹ Jolly M., (2020), « Les voitures des ménages modestes : moins nombreuses mais plus anciennes », Essentiel – Théma, [En ligne], [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-)20-

moins favorisées sont en moyenne plus usagés et anciens que ceux du parc national et rouent majoritairement au diesel (60 % en 2018 contre 56 % pour le parc national). En outre, les ménages « à bas revenus » (1^{er} quintile) ou modestes (2^{ème} quintile) achètent moins de véhicules neufs que la moyenne nationale (respectivement, 27 % et 34 % contre 40 %). Les trois quarts des voitures détenues par les ménages à bas revenus (premier quintile Q1), les deux tiers pour les niveaux de vie modestes (deuxième quintile Q2), sont achetées d'occasion (contre 60 % en moyenne) et le kilométrage au compteur est sensiblement plus élevé que la moyenne au moment de l'achat (+ 30 % pour Q1 et environ + 10 % pour Q2).

Ainsi, du fait d'un parc automobile plus ancien en lien avec un renouvellement moins rapide de leur flotte, seulement un tiers des véhicules conduits par les populations du bas de l'échelle de la distribution (43 % pour les modestes (Q2)) ont une vignette Crit'Air 1 et 2 en 2018 alors que deux tiers des voitures des catégories supérieures (Q5) répondent à cette norme (Graphique 1) Ainsi, en 2018, les deux tiers des véhicules conduits par les ménages apparentés « pauvres » ici (Q1) sont considérés polluants conformément à la réglementation en vigueur. C'est le cas pour une large majorité (57%) des voitures possédées par les catégories aux revenus modestes (Q2).

Graphique 1. Répartition de la flotte de voitures particulières par vignette Crit'Air selon le quintile de niveau de vie en 2018



Champ : France métropolitaine.

Source : Ministère de la transition écologique, CGDD, d'après l'enquête Parc Auto 2018 de Kantar TNS.

Note : Q1, 2, 3, 4, 5 = quintiles de revenus par unité de consommation (niveau de vie) de 1 à 5

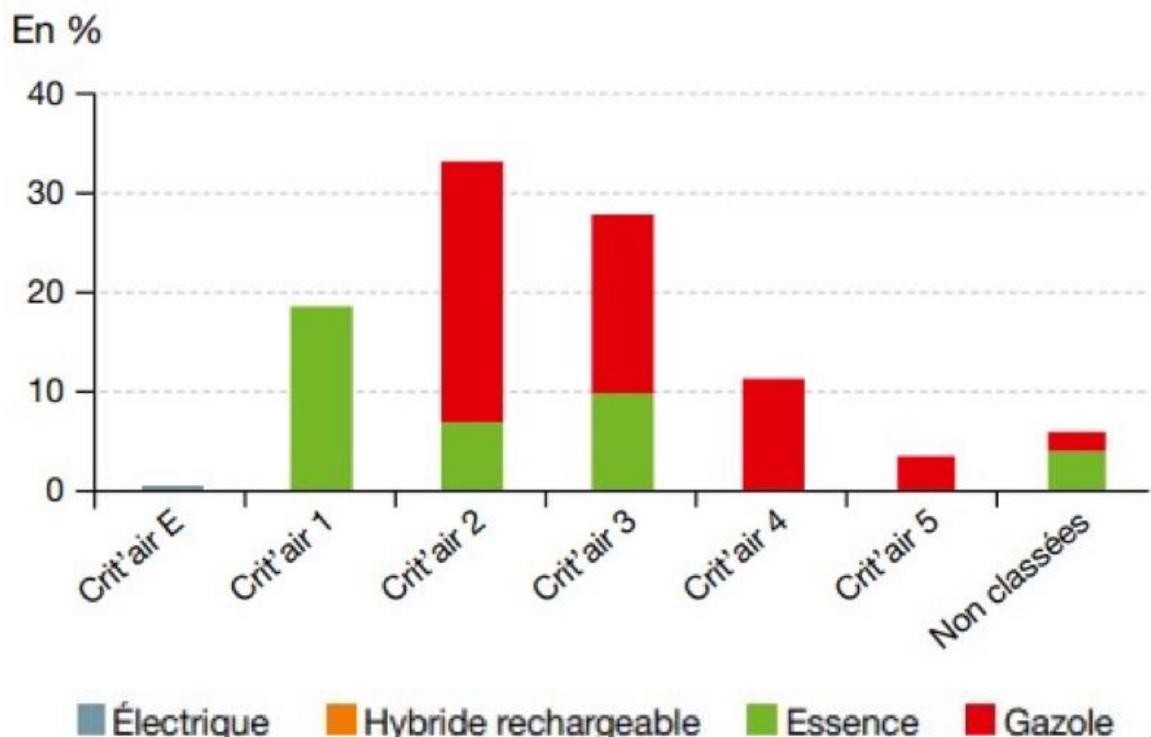
Lecture : 66 % des voitures particulières possédées par les ménages modestes (premier quintile Q1) sont des véhicules polluants, contre 49 % en moyenne.

2.3. L'achat de véhicules électriques par les particuliers, encore confidentiel en 2019, connaît à partir de cette date un essor sans précédent ...

Une des alternatives au véhicule équipé d'un moteur à essence ou diesel est l'électrification de la voiture. En 2019, sur 38 millions de voitures en circulation en France, le parc automobile compte environ 100 000 voitures électriques ou à hydrogène. En effet, les voitures éligibles à la vignette Crit'air « zéro émission » (Crit'air E), c'est-à-dire actionnées par un moteur électrique (à hydrogène ou pas), sont très rares et représentent ainsi seulement 0,3 % de l'ensemble du parc automobile des particuliers en 2019³⁷⁰ (Graphique 2) De plus, 41 % de ces voitures électriques sont utilisées par des personnes morales (entreprises et administrations). Les vignettes les moins polluantes sont ensuite celles qui portent la mention Crit'air 1 (véhicules à essence ou hybrides rechargeables immatriculées après le 31 décembre 2010) et qui représentent 18 % des voitures particulières en circulation. Les plus nombreuses sont les voitures classées Crit'air 2 et Crit'air 3 : à elles deux, elles concentrent 6 véhicules en circulation sur 10. La part des véhicules classés Crit'air 2 est plus élevée dans les flottes d'entreprises (49 %) que dans l'ensemble du parc (33 %), en raison du nombre élevé de véhicules diesel récents au sein de ces flottes.

Au total, en 2019, un peu moins de la moitié du parc concentre les voitures les plus polluantes (Crit'air 3, 4, 5 et non classées).

Graphique 2. Répartition des voitures particulières en circulation au 1er janvier 2019 selon la vignette Crit'air et la carburation



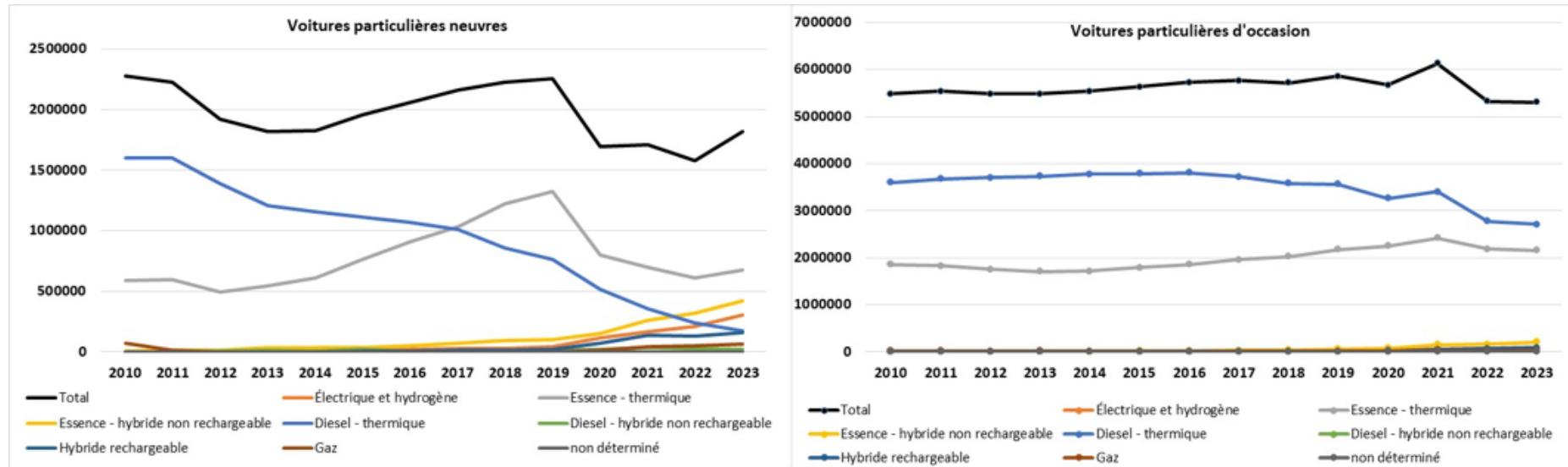
Sources : SDES, RSVERO ; Utac. Calculs SDES

³⁷⁰ Wemelbeke, G. (2019), « Une voiture sur deux est éligible à la vignette Crit'air 1 ou 2 », *Essentiel Datalab*, Ministère de la transition écologique et solidaire, Commissariat général au développement durable, [En ligne] <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/3427/download?inline>

Toutefois, si en 2019, en France, la voiture électrique en circulation était exceptionnelle, elle connaît un essor tardif mais bien réel (graphique 3) : en flux, la moitié des nouvelles immatriculations de véhicules en 2023 sont de forme électrique, hydrogène et hybride (rechargeable ou pas) contre 8 % en 2019 selon le service statistique du ministère du développement durable. Cette dynamique est soutenue par l'impact des nouvelles réglementations (Zones à faibles émissions [ZFE]) et s'appliquant aux constructeurs automobiles (Encadré 2) des mesures incitatives pour l'achat d'un véhicule à faibles émissions, dont certaines aides mises à disposition des usagers, et est entretenue par l'évolution rapide de l'offre des constructeurs qui s'est récemment considérablement étoffée avec de nouvelles gammes plus diversifiées. Surtout cette expansion n'a été possible qu'avec le récent développement du réseau de bornes de recharge qui compte environ 110 000 points de charge actuellement ouverts au public, mais au total près de 1 700 000 points de recharge avec la recharge à domicile et dans les entreprises³⁷¹.

³⁷¹ Gouvernement. (2023), *Déploiement des bornes de recharge – En route pour 2023 !*, Dossier de presse, [En ligne], <https://www.gouvernement.fr/upload/media/content/0001/07/f74b604a7c975bf6f83c6d28656df3a96ee485b1.pdf>

Graphique 3. Immatriculations de voitures particulières neuves et d'occasion par source d'énergie en France de 2010 à 2023



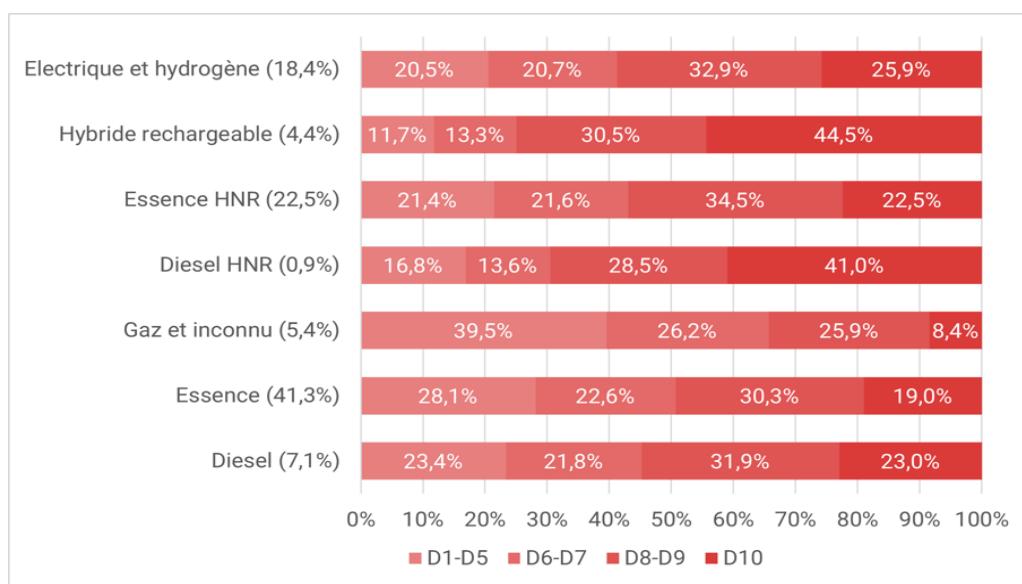
Source : SDES, RSVERO.

2.4. ...mais les acquisitions récentes des plus modestes restent largement dominées par des véhicules d'occasion, âgés et diesel

Les catégories sociales aux ressources financières faibles ou modestes participent-elles à ce décollage de l'électrique dans ses différentes variantes ?

Une enquête statistique³⁷² récente du Service des Données et études Statistiques (SDES) apporte des éléments de réponse. En 2022, sur le marché des voitures neuves, une large majorité (entre 78 % et 88 % selon le modèle) des transactions sur le segment des véhicules électriques ont été effectuées par la moitié des ménages la plus aisée (D6-D10) (Graphique 4). Les particuliers parmi les 10 % les plus riches (D10) concentrent à eux-seuls moins de la moitié (44 %) des ventes de véhicules hybrides rechargeables neufs, les plus chers, alors que cette proportion tombe à 12 % pour les ventes acquises par des particuliers ayant un niveau de vie inférieur au seuil médian (D1-D5). Sur le marché du véhicule particulier d'occasion, deux tiers des voitures âgées de 15 à 25 ans sont acquises par les 50 % de ménages les plus « modestes » (D1-D5), alors que la moitié de la flotte d'occasion de moins de deux ans est achetée par les 30 % les plus aisés (D8-D10). Pour rappel, les motorisations thermiques (diesel et essence) dominent ce marché : elles représentent 94 % du total des achats d'automobiles d'occasion en 2022.

Graphique 4. Répartition de la motorisation des automobiles neuves selon le niveau de vie des acquéreurs en 2022



Champ : Acquéreurs d'une automobile neuve en 2022, dont le niveau de vie est connu.
Sources : SDES, Rsvero ; INSEE, Fidéli.

Note : HNR = hybride non rechargeable.

³⁷² Collet, R. (2024), « Achats automobiles en 2022 : moins de motorisations thermiques et des véhicules plus récents pour les ménages les plus aisés », SDES, [En ligne] <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/achats-automobiles-en-2022-moins-de-motorisations-thermiques-et-des-vehicules-plus-recents-pour-les%20plus%20ais%C3%A9s>, Achats%20automobiles%20en%202022%20%3A%20moins%20de%20motorisations%20thermiques%20et%20des,les%20m%C3%A9nages%20les%20plus%20ais%C3%A9s%20les%20ont,%25%20celui%20de%20l'occasion. L'enquête a été réalisée à partir des données du Répertoire Statistique des Véhicules Routiers (Rsvero) du SDES qui ont été appariées avec celles du Fichier Démographique sur les Logements et les Individus (Fidéli) de l'Insee.

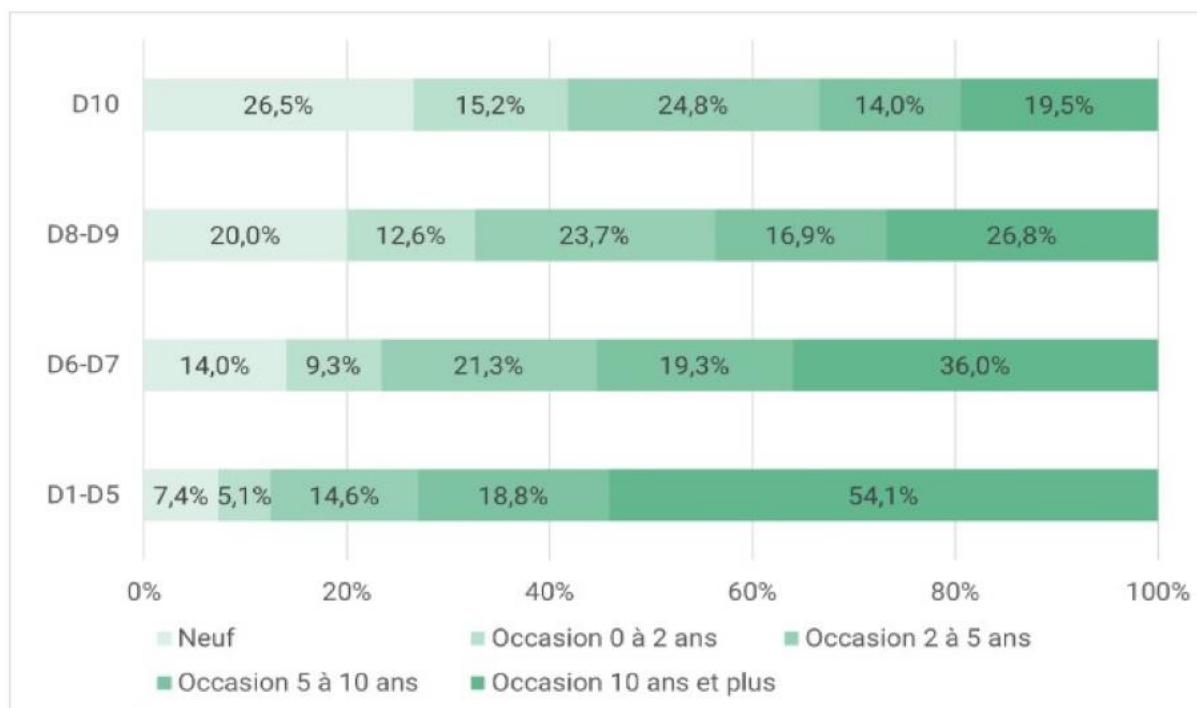
Lecture : 18,4 % des voitures acquises neuves en 2022 par les ménages dont le niveau de vie est connu sont électriques ou à hydrogène. 25,9 % de ces véhicules ont été acquis par un ménage dont le niveau de vie figure parmi les 10 % les plus élevés (D10).

Sans surprise, il ressort que la propension des ménages à acheter un véhicule récent augmente avec le niveau de vie. Les écarts sociaux sont amples. En 2022, 27,1 % des acquéreurs dont le niveau de vie est inférieur à la médiane des niveaux de vie de l'ensemble de la population française (D1 à D5) ont acheté une voiture de moins de 5 ans d'âge, alors qu'ils sont près des deux tiers parmi les 10 % les plus aisés (D10).

Seulement 7,4 % des ménages « modestes » (D1-D5) en 2022 achètent une voiture neuve (Graphique 5) alors qu'ils sont quatre fois plus nombreux dans le haut de l'échelle de la distribution (D10). En particulier, toujours dans le secteur du neuf, près des deux tiers des ménages sous le seuil médian (D1-D5) privilégient l'acquisition de véhicule à essence, diesel ou fonctionnant au Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL) contre moins de la moitié des plus aisés (D10). Les choix de consommation de ces derniers se déportent sur les motorisations électriques et hybrides rechargeables, globalement plus chères que les motorisations historiques.

S'agissant des voitures d'occasion, les populations aux ressources « modestes » (D1-D5), ayant des budgets plus contraints, doivent fournir un effort financier important pour s'offrir un tel équipement. Dans ces conditions, ils optent souvent pour des voitures anciennes et nettement moins onéreuses. Près de 60 % d'entre eux, choisissent des véhicules « de seconde main » de plus de 10 ans, dont huit sur dix ont entre 10 et 20 années d'usage et un cinquième au-delà de 20 ans. À l'inverse, les plus aisés s'équipent plus fréquemment d'automobiles récentes : plus de la moitié acquiert une voiture de moins de 5 ans (contre un acheteur sur cinq dans le bas de la distribution des niveaux de vie (D1-D5)).

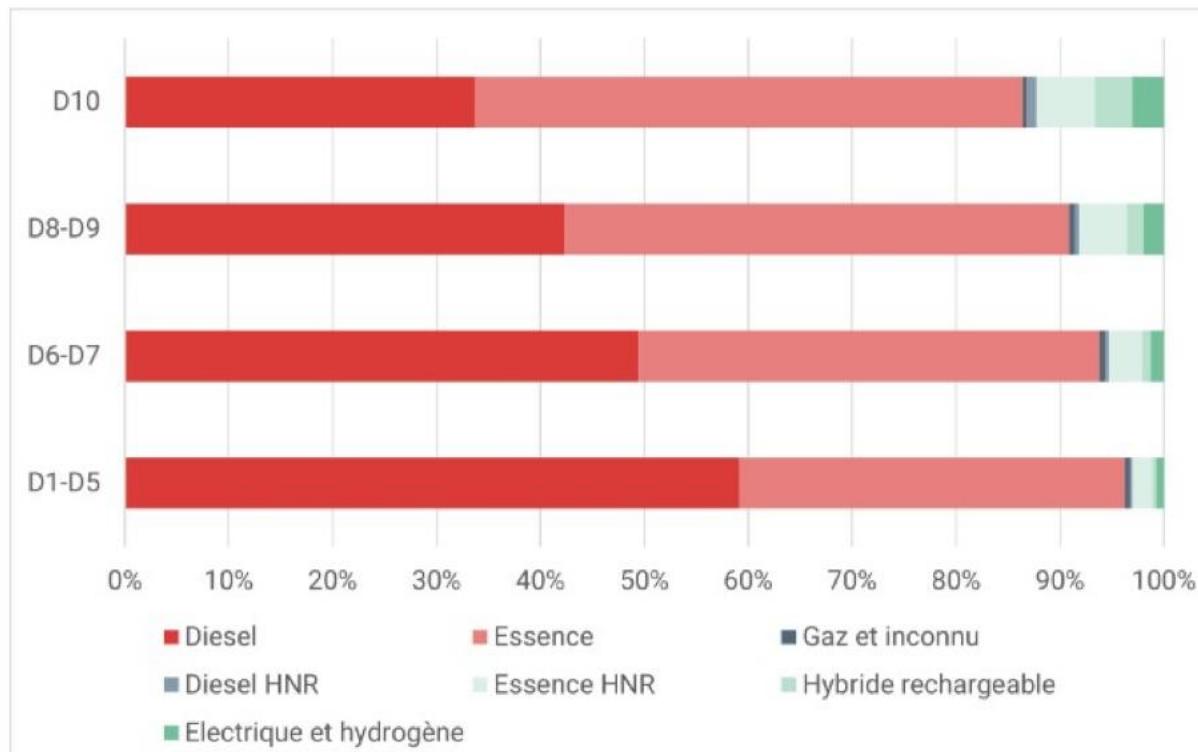
Graphique 5. Âge des voitures achetées selon le niveau de vie



Champ : Acquéreurs d'une automobile en 2022, dont le niveau de vie est connu.
Sources : SDES, Rsvero ; INSEE, Fidéli.

Plus le niveau de vie est modeste, plus les ménages plébiscitent les motorisations diesel d'occasion, qui correspondent aussi à des véhicules moins récents. Au contraire, les plus aisés les délaissent au profit des motorisations d'occasion à essence. Cette catégorie sociale plus fortunée se reporte aussi sur les véhicules hybrides ou électriques d'occasion (Graphique 6). En effet, longtemps absents du marché de la seconde main, l'offre de véhicules électriques et électrifiés (hybrides et hybrides rechargeables) commencent à y arriver en nombre. Ainsi, près d'un tiers des voitures hybrides rechargeables vendues en 2022 sur le marché de l'occasion sont acquises par les 10 % de ménages les plus aisés, contre seulement 20 % par les 50 % de ménages les plus modestes.

Graphique 6. Motorisation des automobiles d'occasion selon le niveau de vie de l'acquéreur



Champ : acquéreurs d'une automobile d'occasion en 2022, dont le niveau de vie est connu.
Sources : SDES, Rsvero ; INSEE, Fidéli.

Note : HNR = hybride non rechargeable.

Les ménages aux ressources modestes, a fortiori les plus pauvres, ne participent donc que très peu à ce renouvellement du marché automobile vers des modèles plus durables. Plusieurs facteurs explicatifs peuvent être avancés bien qu'il faille rester prudent. D'une part, il est difficile de trouver des véhicules électriques ou hybrides neufs à un prix abordable, sachant qu'a priori les aides diverses (bonus écologique, primes à la conversion etc.) laissent un reste à charge élevé (Encadré 3). D'autre part, même si le marché d'occasion de la voiture à propulsion électrique se renforce, il est loin d'être mature (moins de 8 % des immatriculations des voitures d'occasion particulières en 2023 contre 2 % en 2019). Quant au microcrédit « véhicule propre », celui-ci s'avère peu dynamique pour plusieurs raisons, notamment structurelles, et aussi parce que les publics « traditionnels » n'ont plus une capacité de remboursement suffisante. Par ailleurs, une étude du CREDOC commanditée par le CNLE sur « La question de l'acceptabilité des Zones à Faible Émission (ZFE) et de ses motifs » à partir de la vague de juin 2023 de son enquête Conditions de vie et aspirations des Français (ASPI),

donne des éléments prévisionnels qualitatifs sur les intentions des personnes qui possèdent une voiture qui ne répond pas aux normes ZFE. Les résultats montrent que les moins aisés sont incertains sur la conduite à tenir ou n'envisageant pas de changer de véhicule. Parmi ceux qui savent que leur véhicule n'est pas aux normes ZFE (58 % des répondants), environ la moitié des plus précaires considère davantage qu'ils devront continuer à circuler avec leur ancien véhicule ou peinent à se projeter sur la manière d'en financer un nouveau. C'est aussi le cas au sein de la classe moyenne inférieure (parmi les 48 % dont la voiture n'est pas aux normes). Toutefois, le bilan des aides octroyées pour le remplacement de sa voiture au profit d'un véhicule moins polluant apporte des informations intéressantes et nuance en partie le propos.

Encadré 3. Mesures en vigueur pour soutenir l'acquisition de véhicules peu polluants et de recharge électrique à domicile

1. Principales aides et mesures pour l'acquisition de véhicules peu polluants

Deux aides pour l'acquisition de véhicules peu polluants sont proposées en 2020 : le bonus et la prime à la conversion. Ces dispositifs sont cumulables.

> **Le bonus** constitue une aide à l'achat ou à la location de longue durée d'un véhicule électrique, hydrogène ou hybride rechargeable neuf, répondant à certains critères, notamment un score environnemental minimal et ne dépassant pas un coût maximal fixé. Un nouveau barème applicable jusqu'au 30 juin 2021 est entré en vigueur le 1^{er} juin 2020. Le « *bonus électrique* » remodelé sur la base de critères environnementaux, favorisera de facto presqu'exclusivement des modèles électriques produits en France ou en Europe.

Pour l'acquisition d'un véhicule de type voiture particulière éligible, le montant de l'aide est égal à 27 % du coût d'acquisition Toutes Taxes Comprises (TTC), depuis le 14 février 2024, auquel s'ajoute le coût de la batterie si celle-ci est prise en location. Le bonus est plafonné à 7 000 euros pour les ménages dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 15 400 euros (les cinq plus bas déciles de revenus). S'il est supérieur, le montant maximal du bonus est de 4 000 euros.

Pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur neufs qui répondent aux critères d'éligibilité, le montant de l'aide va dépendre de la puissance maximale nette du moteur.

Pour l'acquisition ou la location de véhicules neufs de type camionnette particulière correspondant aux critères, un montant maximal du bonus écologique peut aller jusqu'à 8000 euros pour les foyers les plus modestes.

Le bonus écologique est cumulable avec la prime à la conversion. Les vélos classiques ou à assistance électrique sont éligibles au bonus écologique.

> **La prime à la conversion (PAC)**, mise en place en avril 2015, est une aide à l'acquisition ou à la location d'un véhicule peu polluant, en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule polluant. La PAC concerne uniquement l'achat de véhicules neufs (principalement électriques ou hybrides rechargeables), les véhicules éligibles à la mise au rebut sont les Crit'Air 4 et les véhicules plus anciens. La prime connaît peu de succès avec moins de 100 000 bénéficiaires par an entre 2015 et 2017.

En 2018, la réglementation est profondément transformée et l'aide réorientée. Le premier ciblage de la mesure porte sur les ménages non imposables dits « modestes ». La prime s'ouvre désormais à l'acquisition de véhicules d'occasion récents sous certaines conditions (émettant moins de 130 g/km de CO₂, disposant d'une vignette Crit'Air 1 ou 2). Les véhicules mis au rebut doivent avoir été immatriculés avant 1997 pour les véhicules thermiques, avant 2001 pour les diesels concernant les ménages demandeurs imposables et avant 2006 toujours pour les diesels lorsque les ménages sont non imposables. En 2018, la prime est de 2 000 euros pour les ménages non imposables achetant un véhicule thermique neuf ou d'occasion ou électrique d'occasion, et de 1 000 euros pour les ménages imposables. Elle monte à 2 500 euros pour l'achat d'un véhicule électrique neuf pour tous les ménages.

À partir du 1^{er} janvier 2019, le ciblage est renforcé en faveur des très modestes et en s'ouvrant aux plus gros conducteurs (« gros rouleurs »), à travers des bonifications et des primes augmentées pour ces deux catégories.

Mais huit mois plus tard, à partir du 1^{er} août 2019, les critères d'accès à ce dispositif sont durcis (principalement, réduction du montant des primes, moins d'émissions de CO₂ du véhicule acheté, perte de l'éligibilité d'un véhicule thermique pour les ménages acheteurs imposables ...).

Entre le 1^{er} juin et le 2 août 2020, prenant part au plan de relance, des règles temporaires sont appliquées aux véhicules acquis afin de soutenir le secteur automobile, le dispositif est à nouveau assoupli pour rendre la mesure accessible à un plus grand nombre d'usagers (relèvement du plafond du revenu fiscal de référence des ménages modestes, extension du doublement de la prime à tous les ménages ayant un revenu fiscal de référence/part fiscale < 18 000 euros, augmentation des primes, augmentation de la prime pour l'achat de véhicules électriques et hybrides rechargeables, instauration d'une surprime pour les résidents dans des zones à faibles émissions, éligibilité au rebut des véhicules diesels et essences Crit'Air 3, ouverture de la prime à la conversion au rétrofit électrique).

Deux mois plus tard, en août 2020, c'est la fin du barème « plan de relance » et le retour du barème plus restrictif en vigueur en août 2019 (excepté le critère d'âge des véhicules mis au rebut, la surprime zones à faible émission, l'éligibilité au rebut des véhicules Crit'Air 3). L'année 2020 est également marquée par l'entrée en vigueur de l'objectif européen contraignant de réduction des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves. En Europe, les voitures vendues par un constructeur doivent respecter un niveau d'émission moyen de 95 g/km (selon le cycle d'homologation New European Driving Cycle (NEDC) [nouveau cycle européen de conduite] corrélé]).

Fin 2020, le champ d'attribution du bonus est étendu aux véhicules d'occasion, pour un montant de 1000 euros.

Au 1er juillet 2021, la mesure fait l'objet d'un nouveau durcissement (éviction des véhicules classés Crit'Air 2 du barème, en particulier les véhicules diesel, neufs ou d'occasion).

En 2022, le taux d'émissions unitaire maximal pour les véhicules thermiques neufs éligibles est abaissé à 127 gCO₂ /km, contre 132 gCO₂ /km en 2021 (en norme Worldwild harmonised Light vehicle Test Procedure (WLTP) [procédure d'essai harmonisée mondiale pour les véhicules légers]).

Aujourd’hui, la prime à la conversion peut être cumulée avec le bonus écologique. Une bonification, une surprime de 1 000 euros, est octroyée lorsque le bénéficiaire de la prime à la conversion ou de la prime au rétrofit habite ou travaille dans une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

> **Le système de leasing de voitures électriques « à 100 euros par mois »** pour les plus modestes est un dispositif de location de longue durée (avec option d’achat à sa valeur résiduelle) de voitures électriques à un tarif relativement limité. Il a été mis en place depuis le 1er janvier 2024. Fort de son succès, la première vague du dispositif a pris fin le 14 février 2024, la prochaine vague étant prévue en 2025. Appelé « leasing social », cette offre de service, de type crédit à la consommation, propose des loyers qui ne dépassent en général pas 100 euros par mois pour les voitures citadines, mais peuvent atteindre 150 euros pour les modèles familiaux hors prestations optionnelles (entretien, assurance automobile, …). Il faut satisfaire plusieurs critères pour y être éligible : être domiciliés en France, avoir un revenu fiscal de référence par part du foyer inférieur à 15 400 euros, résider à plus de 15 kilomètres de son lieu de travail (ou parcourir plus de 8 000 kilomètres par an, soit plusieurs trajets par jour de 15/20 kilomètres, pour son activité professionnelle) et utiliser son propre véhicule pour les trajets professionnels. Les publics ciblés sont donc les ménages aux ressources les plus modestes, auxquels il est offert la possibilité de se déplacer avec un mode de transport plus sobre, l’électrique.

Les véhicules éligibles doivent répondre également à plusieurs critères, lesquels sont les suivants : son prix de vente ne peut excéder 47 000 euros, son poids doit être inférieur à 2,4 tonnes, son score environnemental doit atteindre au moins 60 points (en adéquation avec celui défini pour l'accès au bonus écologique). Les modèles les plus abordables du marché, souvent de fabrication chinoise ou assemblés en Chine, sont exclus du dispositif. La durée du contrat de location (renouvelable) ne doit pas être inférieure à 3 ans. Le contrat de leasing social prévoit une utilisation du véhicule sur trois ans avec la possibilité de parcourir jusqu'à 12 000 kilomètres annuels sans frais supplémentaires. Au-delà, des frais additionnels pourront être appliqués pour une remise en état. Il est possible de résilier le contrat sans frais par anticipation (hors éventuels frais de remise en état) en cas de décès, d'invalidité ou de perte d'emploi.

> **La prime au rétrofit**, versée par l’État, a été installée le 1er juin 2020. Le montant de cette aide rétrofit dépend du revenu et du type de véhicule à convertir. Pour la voiture d'un particulier, elle permet de financer jusqu'à 80 % du coût de la conversion dans une certaine limite variable selon les ressources du foyer et le type de rétrofit. S'y ajoute une surprime maximale de 1 000 euros pour les habitants d'une ZFE-m et des aides accordées par certaines collectivités dans la limite de 2 000 euros supplémentaires. Les véhicules rétrofités ne sont pas éligibles au bonus écologique. Pour rappel, le rétrofit électrique ou hybride rechargeable est une pratique légale en France depuis l’arrêté du 13 mars 2020³⁷³ qui autorise et encadre les modifications de motorisation sans avoir à demander l’autorisation aux constructeurs des véhicules. Le rétrofit consiste à transformer une voiture thermique en voiture électrique. Pour être homologués, les véhicules transformés rétrofités doivent avoir été réalisés par un professionnel habilité. Les véhicules concernés sont : les voitures particulières, les

³⁷³ Arrêté du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile combustible, [En ligne] <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000041780558/>

camionnettes, les véhicules à moteur à deux ou trois roues, les quadricycles à moteur, ainsi que les petits trains routiers touristiques.

Plus précisément, le montant de la prime atteint jusqu'à 5 000 euros pour le rétrofit électrique d'une voiture d'un particulier dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 7 100 euros ou à 15 400 euros s'il satisfait les critères dits « gros rouleurs » (distance domicile-travail supérieure à 30 km ou plus de 12 000 km effectués par an dans le cadre de son activité professionnelle). Dans le cas d'un rétrofit hybride rechargeable, la prime est égale à 3 000 euros. Si le revenu fiscal de référence par part du ménage est inférieur ou équivalent à 15 400 euros, le ménage peut bénéficier d'une prime égale à 1 500 euros s'il s'agit d'un rétrofit électrique, et à 500 euros dans le cas d'un rétrofit hybride rechargeable. Pour les autres ménages, dont le revenu fiscal de référence par part s'établit entre 15 400 et 24 900 euros, ils pourront bénéficier d'une prime exclusivement dédiée au rétrofit électrique (1 500 euros). Le montant s'élève à 1 100 euros pour les véhicules à deux, trois roues ou quadricycles à moteur (pour un revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 22 983 euros). Le montant peut atteindre jusqu'à 9 000 euros selon certains critères pour la conversion d'une camionnette.

> **Le microcrédit véhicule propre** s'adresse aux populations en situation de fragilités financières ou professionnelles pour l'acquisition de véhicules peu polluants. Cette aide, dont le montant maximum est de 8 000 euros, est un crédit remboursable sur une durée maximale de 7 ans, garanti par l'État à hauteur de 50 % du montant souscrit. Il est cumulable avec le bonus écologique et la prime à la conversion. Il concerne les « personnes exclues du système bancaire classique, à faibles revenus ou en situation professionnelle fragile ». La demande de cette aide doit se faire par l'intermédiaire d'un service d'accompagnement social. Cette aide financière concerne l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion peu polluant (électrique ou hybride rechargeable, thermique Crit'Air 1), la Location Longue Durée (LLD) ou la Location avec Option d'Achat (LOA), les deux ou trois roues et quadricycles à moteur électrique.2. De nombreuses mesures pour soutenir l'équipement de recharge électrique à domicile et en voirie

Pour accélérer le déploiement des bornes de recharge électrique, L'État a mis en place plusieurs dispositifs afin d'accompagner l'installation d'équipements à domicile là où le lieu d'habitation le permet (logement individuel ou collectif avec parking) par l'intermédiaire de plusieurs véhicules institutionnels qui ne ciblent pas forcément les plus modestes (principalement, Crédit d'impôt, TVA réduite à 5,5 %, programme Avenir pour le résidentiel collectif, avec notamment un « droit à la prise » pour installer, à ses propres frais, un point de recharge individuel dans un parking de son immeuble, obligation de prééquiper les parkings des résidences neuves de plus de 10 emplacements). L'appui de l'État pour le développement des points de charge ouverts au public s'effectue à travers divers instruments réglementaires et aides (schémas locaux de déploiement des bornes, prise en charge jusqu'à 75 % des coûts de raccordement au réseau, bouclier tarifaire prolongé en 2024 pour limiter la hausse de prix de l'énergie, dispositif de complément de rémunération à la recharge visant à apporter une contribution financière aux installateurs de recharge, obligation d'équipement sur les parkings d'ici 2025).

2.5. La prime à la conversion, ciblée depuis 2018 sur les ménages dits modestes, a-t-elle atteint sa cible ?

Mise en place en 2015, la Prime À la Conversion (PAC) est une mesure visant à inciter les ménages et les entreprises à remplacer leurs vieux véhicules par des plus performants sur le plan environnemental. Ainsi, s'agit-il d'accélérer le rajeunissement de la flotte de voitures individuelles via une forme d'« effet Noria ». Cette aide spécifique retient l'attention du CNLE car elle comporte une dimension socio-environnementale importante. La prime est d'autant plus efficace qu'elle est ciblée sur les ménages les plus modestes, les vieux véhicules étant majoritairement détenus par ces ménages, et incite à la mise au rebut des véhicules les plus polluants.

La PAC suit une montée en charge heurtée et fortement impactée par des évolutions réglementaires très fréquentes (Encadré 3). Elle connaît d'abord un lent démarrage et un succès peu assuré entre 2015 et 2017. Grâce à l'élargissement de ses conditions d'éligibilité en 2018, aux ménages modestes et aux véhicules d'occasion sous certaines conditions, le dispositif remporte un large succès en 2018 avec 250 000 primes attribuées dans l'année, représentant un budget de 450 millions d'euros (Tableau 4). En lien avec un ciblage et un barème plus généreux, le volume de primes à la conversion distribuées atteint un pic en 2019 (350 000 primes attribuées, pour un budget d'environ 770 millions d'euros). Dès 2020, il s'infléchit significativement (167 000 pour un coût budgétaire de 492 millions d'euros), ainsi qu'en 2021 (110 000 et 276 millions d'euros). En 2022, il baisse encore, avec plus de 90 000 primes octroyées pour l'achat de véhicules particuliers (neufs ou d'occasion), correspondant à un budget de 233 millions d'euros³⁷⁴. Ce recul tient au resserrement des critères d'éligibilité intervenu mi-2021³⁷⁵, après une période attractive durant l'été 2020 lors de l'application du plan de relance, au retournement conjoncturel du marché automobile de 2020 à 2022, qui a débouché sur une contraction significative des ventes écoulées, et probablement aussi à la crise inflationniste.

³⁷⁴ Les statistiques sur les primes et les coûts budgétaires sont issus des bilans effectués chaque année par le Service de l'Économie Verte et Solidaire (SEVS) du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) : Lesueur, Th. (2021), *Prime à la conversion des véhicules particuliers en 2019 : bilan socio-économique*, Théma Analyse, CGDD, [En ligne] https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/thema_analyse_09_prime_conversion_vehicules_particuliers_en_2019_septembre2021.pdf ; Moquay, L. et Niay, M. (2022), « Prime à la conversion des véhicules : bilan économique et environnemental pour 2021 », Théma Essentiel, CGDD, p. 1-4, [En ligne], https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/thema_essentiel_21_prime_a_la_conversion_2021_septembre_2022.pdf ; Lesage, L. et Rouchaud, D. (2023), « Prime à la conversion des véhicules : bilan économique et environnemental pour 2022 », Théma Essentiel, CGDD, p. 1-4, [En ligne] https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/thema_essentiel_30_prime_conversion_decembre2023.pdf.

³⁷⁵ À cet égard, le durcissement de certaines dispositions réglementaires ont pu freiner le recours à la PAC pour soutenir le remplacement des véhicules. Depuis août 2019, seuls les ménages modestes ont la possibilité d'acquérir des véhicules thermiques grâce à la prime, mais avec des critères de performance de ces derniers de plus en plus exigeants (interdiction du diesel, notamment d'occasion, privilégiés par les ménages les plus modestes). A partir de cette date, pour les ménages plus aisés, seuls les véhicules électriques et hybrides rechargeables sont éligibles.

Tableau 4. Évolution du nombre de primes attribuées aux ménages éligibles, des montants budgétaires, de la part de la motorisation et du prix moyen des véhicules acquis et du taux moyen des émissions

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre total de primes distribuées	250 000	350 000	167 000	110 000	90 000
Montant budgétaire (millions d'euros)	450	770	492	276	233
Part de la motorisation des véhicules acquis (en %) :					
Essence	49 %	46 %	69 %	53 %	35 %
Diesel	46 %	48 %	11,60 %	5 %	Non éligible
Électrique	2,5 %	2 %	15 %	37 %	59%
Véhicule Hybride Rechargeable (VHR)	2,5 %	-	4,4 %	5 %	5 %
Taux d'émissions moyen (gCO ₂ /km)	134,1	132,4	102,8	69,3	44,1

Champ : Véhicules particuliers, France.

Sources : Agence des services et de paiement (ASP), calculs CGDD, adapté des bilans socio-économiques Prime à la conversion des véhicules particuliers en 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022.

Note de lecture : pour chaque année est donnée la part de chaque motorisation des véhicules acquis avec la PAC, dont l'évolution se traduit par une baisse du taux d'émission moyen de 2018 à 2022

Les ménages non imposables : principaux bénéficiaires de la PAC depuis 2018

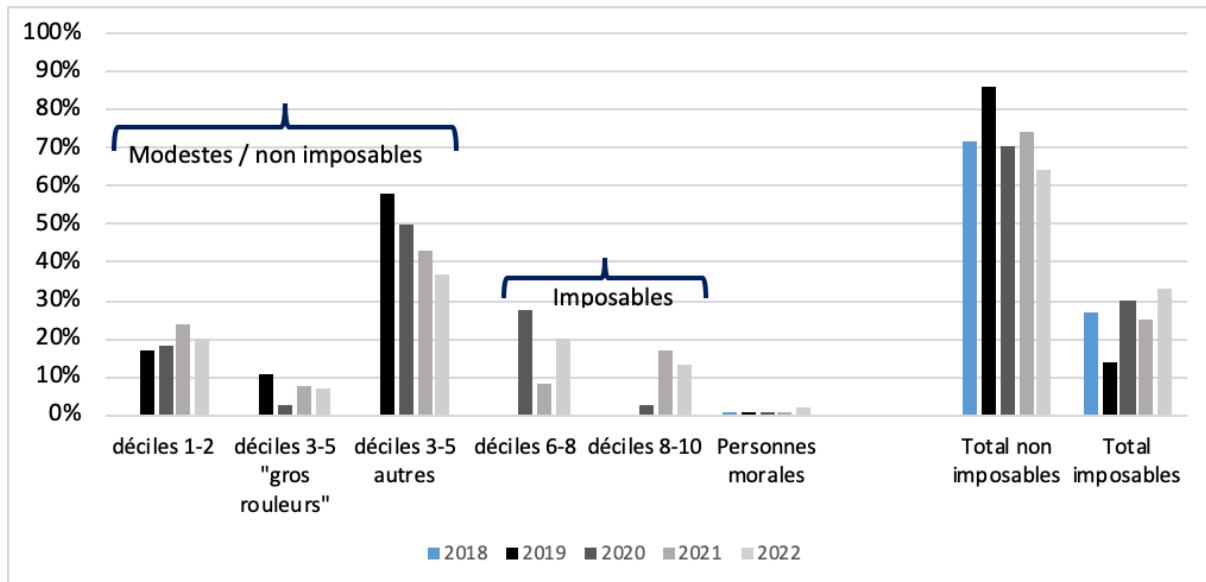
Trois critères principaux permettent de juger de l'efficacité de la prime : premièrement, l'effectivité de son ciblage (avec un barème toutefois régulièrement réajusté) au titre du bénéficiaire, deuxièmement, l'effectivité du ciblage au titre des véhicules voués à la destruction et de ceux acquis, et troisièmement, l'effectivité de l'atteinte des objectifs en matière de réduction des émissions de particules fines ou de gaz à effet de serre (dont le CO₂).

S'agissant du premier critère, la prime a rencontré sa cible, réorientée depuis 2018 envers les populations non imposables, c'est-à-dire disposant d'un revenu fiscal de référence (RFR/part) sous la médiane (D5), lesquelles représentent au total la moitié des ménages français³⁷⁶. Elle a bénéficié à une très large majorité de cette catégorie de ménages (de 64 % de l'ensemble des bénéficiaires en 2022 jusqu'à 89 % en 2019) (Graphique 7). En particulier, la PAC a davantage profité aux ménages apparentés « modestes non pauvres »³⁷⁷, c'est-à-dire à ceux localisés dans les déciles 3-5 et qui regroupent environ les trois quarts des primes versées aux ménages non imposables en 2019/2020 et plus des deux tiers en 2021/2022. Ainsi, les plus pauvres (déciles 1 et 2 de revenu) ne concentrent qu'à peine un tiers des aides à la conversion dispensées aux non imposables sur la période récente pourtant bénéficiaires d'une surprime avec les profils « gros rouleurs » (D3-D5).

³⁷⁶ Pour rappel, en 2023, il y a environ 56 % de foyers non imposables. En 2022, plus de 55 % des ménages étaient non imposables, une proportion stable par rapport à 2021.

³⁷⁷ L'usage ici du terme « modestes non pauvres » est un peu plus large que celui retenu usuellement par le CNLE ou la statistique publique.

Graphique 7. Répartition du nombre de primes attribuées aux ménages éligibles par déciles de revenu fiscal de référence annuel (RFR/part)



Champ : véhicules particuliers, France.

Sources : Agence des services et de paiement (ASP), calculs CGDD, adapté des bilans socio-économiques Prime à la conversion des véhicules particuliers en 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022.

Note : (RFR/part)

Le second critère permet d’appréhender les caractéristiques des véhicules mis au rebut, plus émetteurs de CO₂, et de les comparer à celles des véhicules acquis afin de s’assurer que ces dernières correspondent bien à une flotte rajeunie, moins diésélisée et plus généralement moins carbonée. Par construction, la PAC a conduit à mettre au rebut en grande majorité depuis 2018, des véhicules dieselisés et anciens, des véhicules initialement cœur de cible de la politique de la PAC. C’est particulièrement le cas chez les ménages modestes davantage détenteurs de voitures très polluantes. Toutefois, leur proportion parmi les véhicules voués à la destruction a tendance à diminuer au fil des ans au profit des véhicules essence du fait du moindre ciblage sur les vieux véhicules diesel intervenu en juin 2020.

De son côté, la part des véhicules électriques dans les véhicules acquis grâce à la PAC a continuellement augmenté (passant de 1,8 % en 2019 à 59 % en 2022) surtout du fait du renforcement des exigences en matière de performances environnementales des véhicules thermiques éligibles au dispositif. Mécaniquement, la part des véhicules à essence a ainsi fortement reculé (35 % en 2022 contre 69 % en 2020), alors que le diesel, d’abord restreint à partir d’août 2019, puis non éligibles à la PAC au 1^{er} juillet 2021, est devenu marginal (5 % en 2021 contre 11,6 % en 2020 et 48 % en 2019). La part des Véhicules Hybrides Rechargeables (VHR) reste faible (5 % en 2022). Par voie de conséquence, les voitures particulières acquises avec la prime sont de plus en plus achetées neuves (62 % des cas en 2022 contre 32 % en 2019). Cette tendance est dopée par l’octroi de primes plus attractives pour l’achat de véhicules neufs auquel peut s’ajouter le bonus écologique sous certaines conditions (74 % en 2022 et 52 % en 2021 des usagers en ont bénéficié), et sachant que les voitures électriques sont encore peu disponibles sur le marché de l’occasion. Le taux d’émissions des véhicules achetés est orienté à la baisse par les véhicules électriques et atteint un niveau nettement en deçà de la moyenne de l’ensemble des voitures particulières neuves immatriculées en 2022 (102,7 gCO₂ /km).

Les ménages aux revenus modestes (non imposables) accèdent davantage à la motorisation électrique (46 % en 2022 et 49 % en 2021 des achats de véhicules électriques avec la PAC) grâce à des prix de plus en plus attractifs et des primes significatives. C'est le cas pour environ un tiers des ménages des deux premiers déciles de revenus, dont la moitié a été en capacité de les acquérir sur le marché de l'occasion émergent. Cette évolution n'est pas sans lien avec le durcissement des critères d'éligibilité des véhicules thermiques, en particulier diesel vers lesquels les ménages modestes se tournent.

Globalement, le bilan socio-économique (Encadré 4) est bien meilleur lorsqu'un véhicule diesel est mis au rebut. D'après les calculs effectués par le service statistique du ministère de la transition écologique, les diesel sont les seuls véhicules pour lesquels la mise au rebut présente un bilan socio-économique positif et l'essentiel des gains environnementaux de la PAC (en particules fines (PM10 et PM2,5) et oxydes d'azote (NOx)). Ils représentent 70 % des mises au rebut en 2022 et 84 % en 2019.

Encadré 4. Méthode de l'analyse coûts-bénéfices

La PAC incite les acquéreurs à anticiper leur achat. Pendant cette période d'anticipation, au lieu de vieux véhicules polluants, des véhicules neufs ou récents circulent, générant des gains environnementaux, des économies de carburant et de coûts d'entretien. Deux bilans sont dressés :

- un bilan socio-économique pour l'ensemble de la collectivité tenant compte : des bénéfices environnementaux (CO₂, particules fines, NOx), exprimés en gains financiers (par le biais par exemple de la valeur sociale attribuée à la réduction du risque de décès induite par la baisse de la pollution locale), des gains sur les consommations de carburant, des gains en matière d'entretien, du surcoût à l'achat d'un nouveau véhicule ;
- un bilan pour l'usager spécifique aux ménages tenant compte des gains sur les consommations de carburant et sur les coûts d'entretien, du surcoût à l'achat d'un nouveau véhicule.

Source : Lesueur, Th. (2021), *Prime à la conversion des véhicules particuliers en 2019 : bilan socio-économique*, Théma Analyse, CGDD, [En ligne] https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/thema_analyse_09_prime_conversion_vehicules_particuliers_en_2019_septembre2021.pdf

2.6. Autres solutions a priori moins coûteuses pour l'électrification de la voiture particulière : quels popularité et accès pour les populations modestes ?

La location d'un véhicule électrique à tarif réduit ou encore la conversion de son véhicule thermique en électrique, apparaissent comme deux autres alternatives sérieuses, à un coût moindre, à l'achat de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves et permettant des déplacements routiers sobres.

Succès du leasing social : une enveloppe budgétaire sous-dimensionnée au regard du volume de demandes exprimées

Ciblée sur la moitié environ des ménages les moins aisés qui font un usage fréquent de leur voiture pour leurs trajets professionnels quotidiens, l'offre de service de longue durée proposée met à disposition de ces publics un véhicule électrique pour un loyer modéré (avec option d'achat au terme du contrat), de l'ordre de 100 euros par mois (Encadré 3).

Pour cette première vague de location ouverte dès le 1er janvier 2024, ce sont 50 000 ménages qui ont pu bénéficier de l'offre de location, soit près du double de l'objectif initial annuel visé (de 20 000 à 25 000 voitures). La plateforme a enregistré un nombre de demandes de 90 000, ce qui dépasse de loin la cible prévisionnelle, l'enveloppe budgétaire envisagée (650 millions d'euros) et l'offre de véhicules disponibles des constructeurs qui apparaissent finalement sous-dimensionnées en regard des besoins exprimés³⁷⁸.

L'enveloppe budgétaire ayant été saturée, le dispositif de location est suspendu depuis la mi-février 2024 et sera reconduit en 2025.

Transformer sa voiture thermique en électrique : une solution socialement viable ? Le modèle économique questionné pour les véhicules des particuliers

Une autre solution, technique, appelée rétrofit, permet de convertir un véhicule thermique en électrique. La voiture d'origine, conservée, est équipée d'un moteur électrique à batterie ou à pile à combustible à la place du moteur thermique et du réservoir initial. Cette pratique présente plusieurs avantages : le coût du rétrofit électrique est a priori plus économique que celui d'un véhicule neuf, le coût à l'usage et le coût à l'entretien d'un véhicule électrique sont également moins élevés que ceux d'un véhicule thermique, les véhicules électriques rétrofités ne sont pas concernés par les restrictions de circulation des Zones à Faible Émission (ZFE), et enfin, ces véhicules transformés permettent de réduire la pollution atmosphérique des trajets effectués. En outre, cette démarche s'inscrit dans une approche d'économie circulaire.

Pour encourager ce changement, l'État propose une aide. Mise en place en 2020, la prime au rétrofit a été reconduite en 2023. Elle permet de financer jusqu'à 80 % du coût de la conversion, dans la limite de 6 000 euros (selon les ressources du foyer). Ce à quoi s'ajoutent éventuellement une surprime maximale de 3 000 euros pour ceux habitant au sein d'une ZFE-m ainsi que des aides accordées par certaines collectivités.

Pourtant selon les experts la filière apparaît éphémère. Disposant d'un cadre légal depuis près de 4 ans, le rétrofit tarde à décoller et peine à s'organiser en France et cette technologie est encore loin d'atteindre une production industrielle. Un premier bilan révèle que peu de véhicules ont été rétrofités. L'Agence de la transition écologique (Ademe) dans son étude³⁷⁹ sur le rétrofit questionne les gains environnementaux et le modèle économique des opérations de rétrofit électrique sur différents segments du parc. D'une part, l'interdiction de vente des véhicules avec carburants fossiles à l'horizon 2035 limite les perspectives de rétrofit sur le long terme. D'autre part, la pertinence économique du rétrofit est moins bonne pour les citadines que pour les véhicules lourds, notamment les autobus : « Le retrofit coûte presque aussi cher, en coût complet au km, que l'achat d'un véhicule électrique neuf ». Et depuis la publication de l'étude, 3 ans se sont écoulés et le prix des véhicules électriques a baissé avec la mise sur le marché de gammes plus abordables. Pour l'ADEME, il est nécessaire de cibler les catégories de véhicules à développer et s'agissant des citadines, il convient de cibler des opérations simples du point de vue technique sous condition d'une maîtrise du coût du poste batterie.

³⁷⁸ Mascaro, M. et Hermine, J-P., (2024), « Première édition du leasing social : leçons d'un succès mal anticipé », IDRI, Billet de Blog, [En ligne], <https://www.idri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/premiere-edition-du-leasing-social-lecons-dun-succes-mal>.

³⁷⁹ ADEME (2021), *Étude « Retrofit » - Conditions nécessaires à un rétrofit économique, sûr et bénéfique pour l'environnement*, Synthèse de l'étude, [En ligne], https://campus-auto-mobilites.com/sites/campus-auto-mobilites.com/files/u38/ademe_etude_retrofit-2021-synthese.pdf

Le gouvernement souhaite néanmoins accélérer le rétrofit électrique en France et se fixe une cible de 80 000 véhicules équipés en rétrofit électrique d'ici 2028, en consolidant notamment l'offre jugée trop faible. Il est envisagé l'accès à 23 systèmes homologués d'ici 2025 (contre seulement 3 systèmes homologués aujourd'hui).

3. Les modes de transports alternatifs encore peu empruntés, sont en pleine expansion

Dans l'ensemble, la possibilité de réduire l'usage de la voiture semble conditionnée par la poursuite du soutien de l'intervention publique pour bâtir les infrastructures qui conditionnent l'offre de services de transports alternatifs que ce soit pour développer les moyens de transports en commun, la qualité du réseau cyclable pour sortir le vélo d'une pratique occasionnelle ou le covoiturage qui reste à l'échelle nationale encore résiduel. Dans cette perspective, l'inégal aménagement du territoire en France, et au sein même des zones urbaines, pour offrir ces opportunités aussi bien aux ruraux qu'aux couches sociales modestes est questionné.

3.1. Le covoiturage : marginal à l'échelle nationale mais des déplacements partagés à plusieurs très fréquents chez les populations plus modestes

Le covoiturage se présente comme un levier innovant jugé prometteur pour répondre aux besoins de déplacement et aux injonctions environnementales des habitants. En dépit d'une offre de plateformes de services qui s'est progressivement étoffée³⁸⁰, le covoiturage³⁸¹ reste encore une pratique peu développée³⁸² : en 2019, seuls 3 % des passagers déclarent avoir covoituré pour leurs propres déplacements motorisés (4 % pour la mobilité du quotidien, 2 % sur longue distance). Moins motorisés que leurs aînés et plus ouverts à ce type de mobilité, les plus jeunes générations y recourent plus souvent pour effectuer de longs trajets et plébiscitent l'ambiance, la convivialité et les possibilités de nouvelles rencontres. Seulement un tiers de la mise en relation entre les conducteurs et passagers provient d'un système de covoiturage via internet ou une application mobile. Cette pratique reste donc encore informelle et intervient surtout entre proches (famille, amis, collègues).

C'est également une solution bon marché. Pour rappel, le covoiturage est une offre désintéressée de service de transport même si certaines communautés d'agglomérations compensent financièrement les trajets. C'est pourquoi dans 9 cas sur 10 des déplacements locaux, le covoiturage s'effectue sans contrepartie financière. Sur des longs trajets, dans pratiquement la moitié des cas, le dédommagement est limité au partage des frais (carburant, péage par exemple). Le conducteur qui propose des places en covoiturage doit être assuré au minimum avec l'assurance obligatoire responsabilité civile.

³⁸⁰ Selon la définition retenue par le Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel avec un (ou plusieurs) passager(s) pour effectuer tout ou partie d'un trajet initialement prévu par le conducteur. La pratique ne doit pas être rémunérée en dehors du partage des frais de déplacement (Article L. 3132-1 du code des transports). Le covoiturage courte distance concerne les déplacements inférieurs à 80 km et le covoiturage longue distance ceux supérieurs à 80 km.

³⁸¹ Brahmi, L., Fumat, V. et Trevien, C., (2022), « Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? », *Essentiel Datalab*, p. 1-4, [En ligne] https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DE_4p_covoiturage-v4-050722_SH_OK.pdf

³⁸² La question n'est posée qu'aux passagers se déplaçant dans une voiture qui n'appartient pas à leur ménage.

Quels sont les principaux freins à la pratique régulière du covoiturage ? Il convient de rappeler d'emblée que l'impulsion des pouvoirs publics à l'éclosion d'un écosystème en faveur au covoiturage du quotidien est tardive (Encadré 5).

Par ailleurs, le faible recours à ce mode de transport peut aussi être lié à la mutualisation plus fréquente de l'usage de l'automobile parmi les ménages modestes. Il est utile de rappeler, à cet égard, que les catégories sociales moins favorisées partagent déjà amplement leurs déplacements avec d'autres passagers (environ la moitié hors du cadre familial) parce que cela leur revient moins cher. En effet, le taux d'occupation des voitures augmente à mesure que le niveau de vie baisse. Les déplacements locaux en voiture effectués isolément sont largement majoritaires dans le haut de la distribution (59 % de ceux du 4^e quartile des niveaux de vie) et nettement plus fréquents que ceux des personnes appartenant au 1^{er} quartile (40 %), correspondant aux ménages pauvres et les plus modestes (Graphique 8). Et sur longue distance, les contrastes sont encore plus forts : 61 % des déplacements en voiture avec au moins trois personnes à bord pour les personnes du 1^{er} quartile des niveaux de vie, contre 43 % dans le 4^{ème}. Dans la même idée, 39 % des passagers du 1^{er} quartile se déplacent dans une voiture qui ne leur appartient pas, contre 27 % de ceux du 4^{ème} quartile.

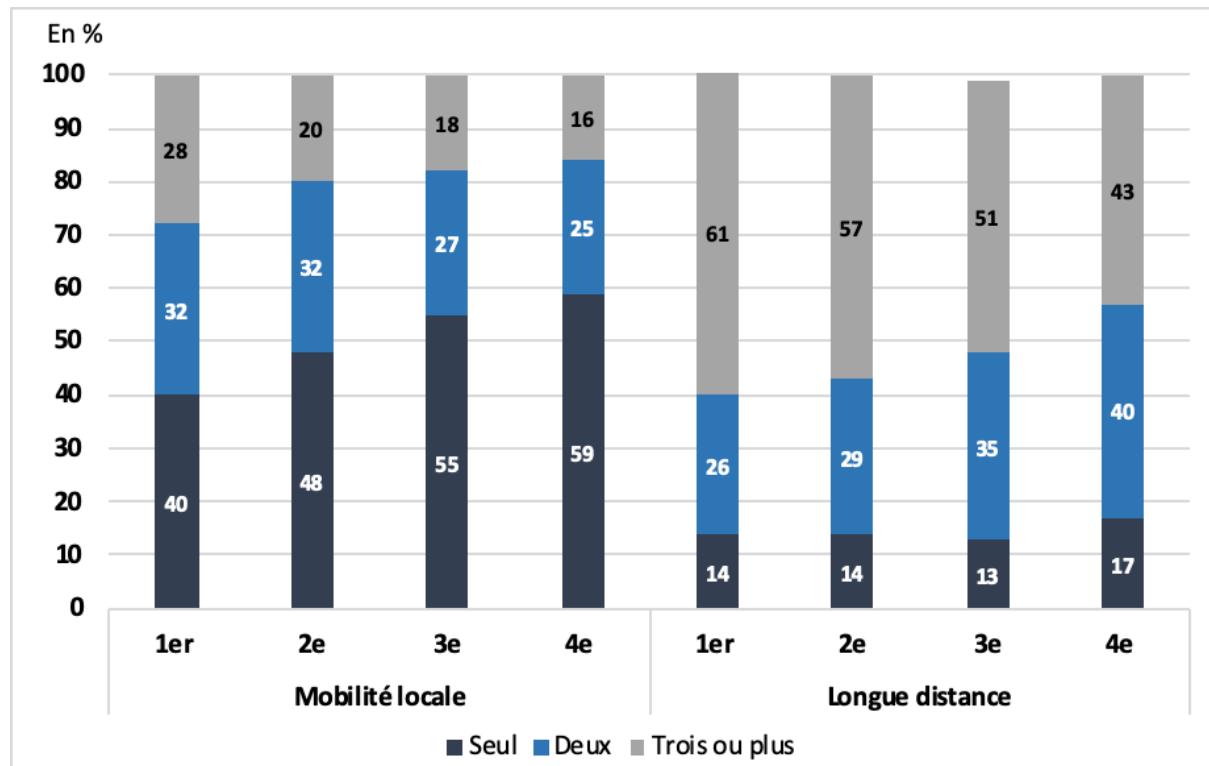
D'autres facteurs explicatifs sont avancés comme la crainte de voyager avec des « inconnus », ou les inquiétudes exprimées sur la conduite du conducteur, quand certaines personnes ne sont pas prêtes à partager leur véhicule. Méfiants, beaucoup s'interrogent sur le contrat d'assurance et la responsabilité du conducteur en cas d'accident. L'absence de cadre juridique s'agissant de l'indemnisation des conducteurs dans le cadre du covoiturage peut également contrarier l'essor de cette pratique. Enfin, d'aucuns estiment que l'organisation est contraignante surtout pour les trajets réguliers, et plus généralement qu'il est difficile de trouver un voyage disponible sauf à accepter des horaires atypiques ou un retour avec un covoitureur différent.

Dans les territoires ruraux et peu denses en population la problématique est plus complexe qu'ailleurs et l'enjeu est l'atteinte d'une masse critique d'utilisateurs, conducteurs et passagers car il faut satisfaire une demande de covoiturage de courte et moyenne distance étalée sur une vaste zone géographique. Par ailleurs, un rapport du Sénat³⁸³ rappelle que dans ces zones peu denses le transport solidaire dispose d'un cadre juridique jugé fragile qui peut nuire à son déploiement. En effet, si un décret de 2019³⁸⁴ permet d'autoriser le Transport d'Utilité Sociale (TUS) sous certaines conditions (distance de moins de 100 kilomètres pour les bénéficiaires résidant dans une commune d'unité urbaine de moins de 12 000 habitants ou disposant de faibles ressources), il en a limité le périmètre (à l'unité urbaine ou vers un pôle multimodal d'une unité urbaine voisine) pour prévenir toute concurrence déloyale avec les taxis. En conséquence, il bride « l'utilisation de ce type de service pour répondre à certains besoins, comme par exemple se rendre directement à un rendez-vous médical dans un pôle urbain ».

³⁸³ Sénat. (2021), *Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui*, Rapport d'information n° 313 (2020-2021), [En ligne], <https://www.senat.fr/rap/r20-313/r20-313.html>

³⁸⁴ Décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038939847>

Graphique 8. Taux d'occupation des voitures selon le quartile de niveau de vie du ménage en 2019



Note : 40 % des déplacements locaux en voiture des personnes appartenant au 1er quartile de niveau de vie sont effectués par un conducteur seul.

Champ : France métropolitaine, mode de transport principal, déplacements en voiture pondérés par la distance.
Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019.

Encadré 5. L'intervention publique pour promouvoir le covoiturage en France

Extrait

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Cahier%20accompagnement_Axe3_Covoit%20usage.pdf

Le Gouvernement accélère le développement du covoiturage et a lancé le 13 décembre 2022 le Plan national covoiturage du quotidien pour promouvoir le covoiturage courte distance. Il affiche un objectif de triplement du nombre de trajets réalisés en covoiturage d'ici 2027. En 2023, le Gouvernement finance et met en place plusieurs aides pour encourager le développement du covoiturage, levier essentiel face aux enjeux de sobriété énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le plan national covoiturage du quotidien lancé le 28 novembre 2019 a ouvert la voie à l'émergence d'un écosystème d'acteurs en soutien au covoiturage du quotidien, notamment grâce à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)³⁸⁵.

Trois ans après la première impulsion nationale, les ministres Christophe Béchu et Clément Beaune ont lancé le 13 décembre 2022 un plan d'actions renforcé de développement du covoiturage. Il fait partie des politiques prioritaires du Gouvernement.

Plus récemment, le plan de transition écologique de juillet 2023³⁸⁶ identifie le covoiturage comme un facteur indispensable à la réussite de la transition écologique en matière de mobilité, et un objectif accessible avec peu d'investissement.

En 2023, première année de mise en œuvre du plan covoiturage, une importante progression du nombre de trajets effectués en covoiturage par plateforme est enregistrée (x 2,3 entre le 1^{er} semestre 2022 et le 1^{er} semestre 2023). Les politiques publiques locales en faveur du développement du covoiturage se structurent et se massifient, avec l'appui financier du fonds vert pour au moins 200 projets en 2023.

Le soutien à la pratique du covoiturage est une mesure intrinsèque de réduction d'émission de GES par personne pour chaque trajet partagé :

- Un trajet de covoiturage permet, en moyenne, d'économiser 6 kgCO₂eq ;
- À l'horizon 2030, l'atteinte des objectifs du plan covoiturage (tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage) permettrait d'éviter 3 MtCO₂ selon les orientations de la planification écologique.

3.2. Prendre son vélo pour se déplacer : une pratique dans l'ensemble peu développée mais son usage progresse surtout en ville là où des voies cyclables ont été aménagées

Si les déplacements en modes actifs (marche et vélo) ont connu un regain d'intérêt, leur usage est réservé la plupart du temps aux petites et très petites distances. S'agissant des parcours les plus réguliers du quotidien, pour se rendre à son travail ou inversement rejoindre son domicile, la marche ou le vélo sont peu pratiqués (9 % en moyenne en 2019 à l'échelle de la France métropolitaine d'après le SDES-Insee avec de fortes disparités selon la taille de l'unité urbaine. Ces mobilités « actives » sont davantage répandues dans une même aire (Tableau 3) alors qu'elles restent marginales ailleurs.

Depuis une quinzaine d'année, l'usage du vélo s'est considérablement renouvelé dans toutes ses dimensions (urbaines, touristiques, sportives ou de loisirs), porté par les investissements importants des collectivités locales, la diffusion du Vélo à Assistance Électrique (VAE), l'émergence des systèmes de location de vélos en libre-service mais aussi

³⁸⁵ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>

³⁸⁶ Gouvernement. (2023), *Un plan collectif et ambitieux pour l'écologie*, <https://www.info.gouv.fr/actualite/un-plan-collectif-et-ambitieux-pour-lecologie#:~:text=Le%20juillet%202023%C3%A9lisabeth,d'euros%20suppl%C3%A9mentaires%20d%C3%A8s%202024>.

les tendances sociétales. Il connaît un nouvel essor pour les trajets domicile-travail principalement en milieu urbain après le début de la crise sanitaire liée au coronavirus.

Le taux d'équipement en vélo des ménages contraste avec son utilisation régulière. En moyenne, les ménages disposent d'un nombre équivalent de voitures et de vélos (1,32 par ménage). Par contre, en 2019, seulement 3 % des déplacements se font exclusivement à vélo selon le Commissariat Général du Développement Durable (CGDD). Son usage progresse toutefois puisque les trajets en vélo ont augmenté de + 50 % entre 2019 et 2023 (Vélo et territoires). Rappelant que 16 millions de vélos ont été achetés depuis 2017, le Ministère de la transition écologique souligne qu'« il se vend plus de vélos neufs que de voitures neuves (2,7 millions contre 1,6 en 2021). Ainsi, plus occasionnelle encore à ce stade, la pratique du vélo s'étend et son essor dépend notamment de la qualité des infrastructures existantes, c'est-à-dire des aménagements cyclables sécurisés, cohérents et accessibles sur l'ensemble du territoire français. Son expansion a en effet été de pair avec le développement du réseau des pistes cyclables, des véloroutes et des voies vertes en France, en particulier dans les centres urbains. Cette dynamique est également soutenue par la diffusion du vélo à assistance électrique qui le rend accessible à d'autres usagers et permet d'allonger les distances parcourues.

Le potentiel de développement de la bicyclette est jugé considérable par les pouvoirs publics puisqu'on sait que 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture et 5 % à vélo³⁸⁷. Pour encourager/ « doper » ce mode actif alternatif à la motorisation, le ministère chargé des transports a déployé plusieurs initiatives et aides financières (Tableau 5).

³⁸⁷ Brutel, C. et Pages, J. (2021), « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances », Insee Première, n° 1835, [En ligne] <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>.

Tableau 5. Les aides nationales en faveur de la pratique du vélo

AIDES NATIONALES*						
Bonus Vélo			Prime à la conversion			
	Particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 7 100 € ou en situation de handicap	Particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 15 400 €	Personne morale (entreprise, association, collectivité)	Ménages très modestes (revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 7 100 euros) et ménages modestes (revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 15 400 euros) « gros rouleurs »**	Ménages modestes (revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 15 400 euros)	Autres ménages (revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 24 900 euros)
Vélo classique	Aide de 150 € maximum					
Vélo à assistance électrique	Aide de 400 € maximum	Aide de 300 € maximum		3 000 euros (dans la limite de 40% du coût d'acquisition) - NB : les personnes en situation de handicap sont également éligibles	1 500 euros - (dans la limite de 40% du coût d'acquisition)	
Vélo électrique pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap	Aide de 2 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum			
Vélo traditionnel pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap	Aide de 2 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum			
Remorque électrique	Aide de 2 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum			

(*) : Que ce soient pour le bonus vélo ou pour la prime à la conversion, les aides nationales pour acheter un vélo sont étendues jusqu'en 2027. Une personne physique ne peut bénéficier de cette aide qu'une seule fois. De plus, les vélos doivent satisfaire les conditions suivantes : ne pas utiliser de batterie au plomb, ne pas être cédé par l'acquéreur dans l'année suivant son acquisition, disposer d'un identifiant unique (marquage antivol), inscrit sur son cadre.

(**) : le critère « gros rouleurs » renvoie aux conducteurs dont la distance entre le domicile et le lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres ou effectuant plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de leur activité professionnelle avec leur véhicule personnel.

Note Bonus Vélo : L'obtention de cette aide n'est plus conditionnée par l'obtention préalable d'une aide locale. Le bonus vélo est cumulable avec la prime à la conversion ainsi qu'avec d'autres aides des collectivités territoriales, le cas échéant. Sont concernés les vélos neufs et d'occasion vendus par un professionnel.

Note Prime à la conversion : Cette aide nationale concerne les personnes physiques ou les personnes morales qui s'engagent à mettre au rebut un véhicule polluant (camionnette ou voiture...) au profit de l'achat ou de la location d'un véhicule moins polluant (vélo électrique, vélo cargo, etc.) répondant à certains critères. Le cycle doit être vendu par un professionnel. Le vélo à assistance électrique ne doit pas être cédé par l'acquéreur ou le titulaire d'un contrat de location dans l'année suivant sa date de facturation ou de versement du premier loyer.

Source : Ministère de l'Économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.

Encadré 6. Une vue d'ensemble des aides nationales et locales pour faciliter l'achat d'un vélo

D'après les données présentes sur le site du Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique³⁸⁸, deux grands types d'aides nationales pour l'achat d'un vélo neuf ou d'occasion existent pour les personnes physiques ou morales (entreprises, associations, collectivités) : il s'agit du « bonus vélo » et de la « prime à la conversion ». La première aide, le « bonus vélo », est cumulable avec la seconde et aussi avec des aides locales. L'obtention de la seconde concerne les personnes physiques ou morales s'engageant à mettre au rebut un véhicule polluant au profit de l'achat ou de la location d'un véhicule moins polluant, y compris d'un vélo. Ces deux aides ne peuvent être octroyées qu'une seule fois aux personnes pour l'achat d'un vélo satisfaisant à plusieurs critères : être sans batterie à plomb, ne pas être cédé l'année qui suit l'acquisition, disposer d'un identifiant, être vendu par un professionnel, etc.

L'aide financière attribuée dans le cadre du « bonus vélo » varie en fonction de la situation financière des personnes et du type de vélo acheté (classique ; à assistance électrique ; électrique pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap ; traditionnel pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap ou d'une remorque électrique). Le montant de l'aide « bonus vélo » est la plus élevée pour les particuliers les plus modestes (revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 7 100 euros) ou en situation de handicap : elle s'élève à 150 euros maximum pour l'achat d'un vélo classique et à 2 000 euros maximum pour l'achat d'un vélo électrique, pliant, cargo, allongé ou adapté à une situation de handicap (contre 1 000 euros maximum pour les particuliers ayant un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 15 400 euros et pour les personnes morales).

De son côté, si on ne tient pas compte des aides attribuées pour l'achat d'un véhicule à moteur, « la prime à la reconversion » est octroyée seulement pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. Pour les ménages très modestes (revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 7 100 euros), modestes (revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 15 400 euros) « gros rouleurs », c'est-à-dire dont la distance entre le domicile et le lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres ou effectuant plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de leur activité professionnelle avec leur véhicule personnel, et pour les personnes en situation de handicap, le montant de l'aide s'élève à 3 000 euros dans la limite de 40 % du coût d'acquisition ; pour les autres ménages (modestes n'étant pas considérés comme de « gros rouleurs » ou dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 24 900 euros), l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique s'élève à 1 500 euros, toujours dans la limite de 40 % du coût d'acquisition.

Parallèlement, les collectivités territoriales soutiennent l'usage du vélo en accordant des aides financières. Par exemple, des aides permettant de financer pour partie l'achat de certains vélos, notamment à assistance électrique, existent dans la Région Occitanie, à Montpellier Méditerranée Métropole, à Toulouse Métropole ou dans le Grand Montauban³⁸⁹. De la même manière, en complément des dispositifs proposés par la Métropole et l'Etat, la Ville de Grigny

³⁸⁸ Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique. (2024), *Bonus vélo : tout ce qu'il fait savoir*, <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique#>

³⁸⁹ Lardellier, R. (2021), « Essor du vélo sur les trajets domicile-travail : tous en piste ? », *Insee Analyses Occitanie*, n° 106, p. 1-4 ; Lardellier, R. (2021), « Essor du vélo sur les trajets domicile-travail : tous en piste ? », *Insee Analyses Occitanie*, n° 106, p. 1-4.

et le Centre Communal d’Action Sociale (CCAS) de Grigny attribuent des aides à l’achat de Vélos à Assistance Électrique (VAE), aux vélos cargos et aux vélos pliants aux habitants de Grigny. Le montant de l’aide octroyée par la Ville de Grigny s’élève à « la somme forfaitaire de 100 euros par bénéficiaire et par matériel neuf ou d’occasion acheté chez un professionnel ou dans un atelier ou structure appartenant au champ de l’économie sociale et solidaire »³⁹⁰ à laquelle peut s’ajouter, sous condition de ressources du bénéficiaire, une aide de 100 euros de la part du CCAS. Autre exemple, pour favoriser l’essor des mobilités douces, en 2022, la Métropole de Montpellier a prolongé son dispositif d’aide à l’achat d’un vélo à assistance électrique d’un montant de 500 euros, auquel elle a ajouté une aide à la réparation de son vélo de 30 euros³⁹¹.

Via le forfait mobilités durables créé par la loi d’orientation des mobilités de 2019³⁹², les employeurs peuvent également prendre en charge une partie des frais de leurs salariés venant travailler à vélo. En effet, depuis 2020, l’État a mis en place un forfait mobilité durable pour les personnes se rendant au travail en vélo (ou en covoiturage). Ce forfait d’un montant de 400 euros par an est exonéré d’impôts et de cotisations sociales : il permet aux employeurs de contribuer aux frais de déplacement de leurs salariés.

Enfin, dans le contexte de la crise sanitaire, de mai 2020 à mars 2021, l’État proposait un « Coup de pouce » de 50 euros aux particuliers souhaitant faire réparer leur vélo³⁹³.

Mais outre la distance à parcourir qui constitue un enjeu central, quels sont les autres facteurs favorables, versus les freins, à l’extension de l’usage du vélo ? Parmi les facteurs structurels qui influent sur les déplacements à vélo, on peut citer l’aménagement de voies cyclables, et en particulier l’existence de cheminements de qualité et sécurisés avec des continuités cyclables et une sécurisation des intersections. La cyclabilité de la voirie est très variable entre les pôles, les couronnes et les communes hors attraction des villes. En dehors des grands pôles, les aménagements cyclables sont rares (Encadré 7). Par exemple, en Occitanie, les pôles³⁹⁴ sont systématiquement mieux équipés/dotés de voirie cyclable que les communes des couronnes qui les entourent³⁹⁵. C’est d’ailleurs au sein de ces pôles que les déplacements domicile-travail sont plus courts et se font plus souvent à vélo (4,8 % contre 1 % en dehors des pôles).

³⁹⁰ Délibération de la Ville de Grigny et du Centre communal d’action sociale. (2023), Incitation financière à l’acquisition de vélos à assistance électrique, de vélos pliants ou de vélos cargos – Attribution d’aides du CCAS pour 2023, Extrait du registre des délibérations du CCAS – Séance du 7 mars 2023, [En ligne], Département du Rhône - CCAS de la ville de Grigny (mairie-grigny69.fr).

³⁹¹ Site de la Ville-montferrier-sur-lez, L’aide de 500 € pour l’achat d’un vélo électrique est prolongé jusqu’au 30 juin, [En ligne], L’aide de 500 € pour l’achat d’un vélo électrique est prolongée jusqu’au 30 juin – Montferrier sur Lez (ville-montferrier-sur-lez.fr)

³⁹² Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, La loi d’orientation des mobilités, La loi d’orientation des mobilités, [En ligne] La loi d’orientation des mobilités | Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires (ecologie.gouv.fr).

³⁹³ Site du Gouvernement, Profitez du Coup de pouce vélo réparation, [En ligne], Profitez du Coup de pouce vélo réparation | info.gouv.fr (gouvernement.fr)

³⁹⁴ Selon l’Insee les pôles sont déterminés principalement à partir de critères de densité et de population totale, suivant une méthodologie cohérente avec celle de la grille communale de densité.

³⁹⁵ Lardellier, R. (2021), « Essor du vélo sur les trajets domicile-travail : tous en piste ? », *Op.cit.*,

Sans surprise, la géographie est aussi un facteur important à considérer : le relief du territoire de résidence peut freiner l'usage du vélo, tout comme les épisodes pluvieux et de vent. De plus, même si la socialisation des femmes évolue³⁹⁶, l'utilisation du vélo est associée à une culture sportive générée largement masculine : les hommes se déplacent en effet plus souvent à vélo que les femmes. Le partage inégal des tâches domestiques, familiales et éducatives explique aussi ce phénomène, les mères consacrant davantage de temps à l'accompagnement des enfants pour aller à l'école ou pour mener d'autres activités. En présence d'enfants en bas âge, et de plusieurs enfants, un tel accompagnement est plus compliqué à organiser en bicyclette sauf à prévoir une adaptation de la conduite, éventuellement de l'itinéraire et surtout de l'équipement du vélo.

Le vélo, étant une pratique initialement populaire, peut-elle se diffuser aussi parmi les couches sociales moins favorisées ? À défaut de données permettant de l'affirmer, plusieurs constats questionnent le potentiel de son expansion au sein des populations les plus pauvres. Il faut d'abord rappeler que cette catégorie sociale compte une forte proportion de familles monoparentales et nombreuses, dont beaucoup ont la charge parentale de jeunes enfants. Il n'est pas évident qu'elles voient dans la bicyclette un recours commode pour se déplacer au quotidien. Ont-elles d'ailleurs les moyens d'engager la dépense nécessaire pour l'achat des équipements ? Par ailleurs, on peut s'interroger sur l'inégal aménagement des voies cyclables selon les territoires ou quartiers où vivent les habitants aux origines sociales différentes. En effet, dans les communes et quartiers où les aménagements cyclables sont clairsemés, l'usage du vélo par les résidents est également plus rare. Or, une étude de l'INSEE conduite sur l'usage du vélo en Occitanie montre que si les ouvriers pédalent moins pour se rendre sur leur lieu de travail que les cadres c'est surtout parce que les territoires où ils vivent sont peu adaptés aux déplacements à vélo. Par contre, les cadres bénéficient plus souvent de voiries cyclables à proximité de leur domicile. En effet, les actifs résidant dans des territoires bien dotés en voies cyclables sont plus nombreux à pédaler pour aller travailler. D'autres facteurs, en lien avec le lieu et les conditions de travail, la culture ou encore la symbolique associée au vélo peuvent aussi freiner son usage sur les trajets domicile-travail.

Encadré 7. Un survol de la géographie des pistes cyclables en France métropolitaine

L'application « Pistes cyclables Mappy »³⁹⁷ rend compte des pistes et bandes cyclables présentes en France hexagonale. Sur cette application, sont considérées comme des « pistes cyclables », toutes les voies disposant d'une chaussée spécialement aménagée pour la circulation des véhicules à deux roues non motorisées et devant, en principe, être séparées de la route principale par un terre-plein non franchissable, et comme des « bandes cyclables », les espaces se trouvant sur le bas-côté des routes, sans être physiquement séparés des voies de circulation des véhicules motorisés, mais uniquement délimités par un marquage au sol, telle qu'une ligne continue ou discontinue. Grâce à cette application qui ne distingue pas les pistes des bandes cyclables - malgré une qualité et une sécurisation des voies qui diffèrent entre pistes et bandes cyclables -, plusieurs constats peuvent être faits :

- Tout d'abord, la présence de pistes et de bandes cyclables est bien plus importante dans les territoires urbains et dans les grandes villes que dans les territoires ruraux, c'est-à-dire peu

³⁹⁶ Sayagh, D. (2018), « Les adolescentes font-elles moins de vélo en raison de moindres possibilités réelles d'investir l'espace public ? », *Enfances Familles Générations*, n° 30, [En ligne], <https://journals.openedition.org/efg/2512>

³⁹⁷ Application « Pistes cyclables Mappy : toute l'info sur les pistes cyclables en France », [En ligne] <https://fr.mappy.com/pistes-cyclables>

denses ou très peu denses selon la grille communale de densité³⁹⁸. Par exemple, des villes comme Paris, Lyon, Toulouse, Nantes³⁹⁹, Montpellier, Strasbourg, Bordeaux, Rennes, Le Havre ou Orléans apparaissent relativement bien équipées en pistes et bandes cyclables.

- En outre, les voies cyclables sont plus présentes dans les centres-villes des territoires urbains.

- Certaines villes apparaissent mieux dotées que d'autres en termes de pistes et bandes cyclables. Par exemple, Paris et Nantes disposent de plus d'aménagements dans ce domaine que Poitiers (Carte 1, 2 et 3).

- Toutefois, elles ne sont pas absentes des zones plus défavorisées, tels que dans des Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV). Par exemple, la Seine-Saint-Denis compte de nombreuses pistes et bandes cyclable (Carte 3). Néanmoins, lorsque des pistes et bandes cyclables sont aménagées dans les territoires de la politique de la ville ou dans des quartiers plus défavorisés, elles apparaissent moins nombreuses et plus éparques. De plus, elles ont plutôt tendance à se situer le long des cours d'eau ou à proximité des parcs et espaces verts.

- Par ailleurs, les pistes et bandes cyclables sont, à première vue, plus répandues dans des lieux touristiques, notamment côtiers et au sein de parcs naturels régionaux, tels qu'à La Rochelle, sur l'Île de Ré, l'Île d'Oléron, sur les côtes des parcs naturels régionaux du Médoc et des Landes de Gascogne, à Marseille, Toulon, Nice ou dans les parcs naturels régionaux des caps et marais d'Opale, de la Baie de Somme Picardie Maritime ou des Bouches de la Seine Normande.

- En revanche, les zones montagneuses d'une part, notamment au niveau des Pyrénées et des Alpes, et les territoires ruraux peu denses d'autre part⁴⁰⁰, disposent de moins, voire d'aucune, pistes et bandes cyclables.

- Enfin, toutes les voies cyclables ne sont pas continues : elles peuvent être faites de tronçons éparses comprenant sur une partie un aménagement cyclable séparé de la circulation automobile, sur une autre partie un aménagement cyclable partagé avec la circulation automobile (bandes, voies de bus) et sur une autre partie encore, une voie partagée avec une circulation automobile inférieure à 30 km/h ou avec les piétons.

Par exemple, à Nantes, pour se rendre en vélo du Château des Ducs de Bretagne au rond-point de Rennes, le chemin le plus direct est d'emprunter la Rue de Strasbourg puis la Rue Paul Bellamy. Or, y compris à Nantes une des villes les plus avancées en matière de vélo, on constate grâce à l'application geovelo⁴⁰¹, que le début de la Rue de Strasbourg est une piste cyclable ; après être passé devant le Château des Ducs de Bretagne, cette piste cyclable se transforme en voie cyclable partagée avec la circulation automobile ; puis, au premier rond-point rencontré, au niveau du Cours des Cinquante Otages, le cycliste fait face à une voie qui

³⁹⁸ D'Alessandro, C., Levy, D. et Regnier, Th. (2021), « Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations », *INSEE Références, La France et ses territoires – Édition 2021*, p. 61-72, [En ligne], Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalisités des territoires et de leurs transformations – La France et ses territoires | Insee

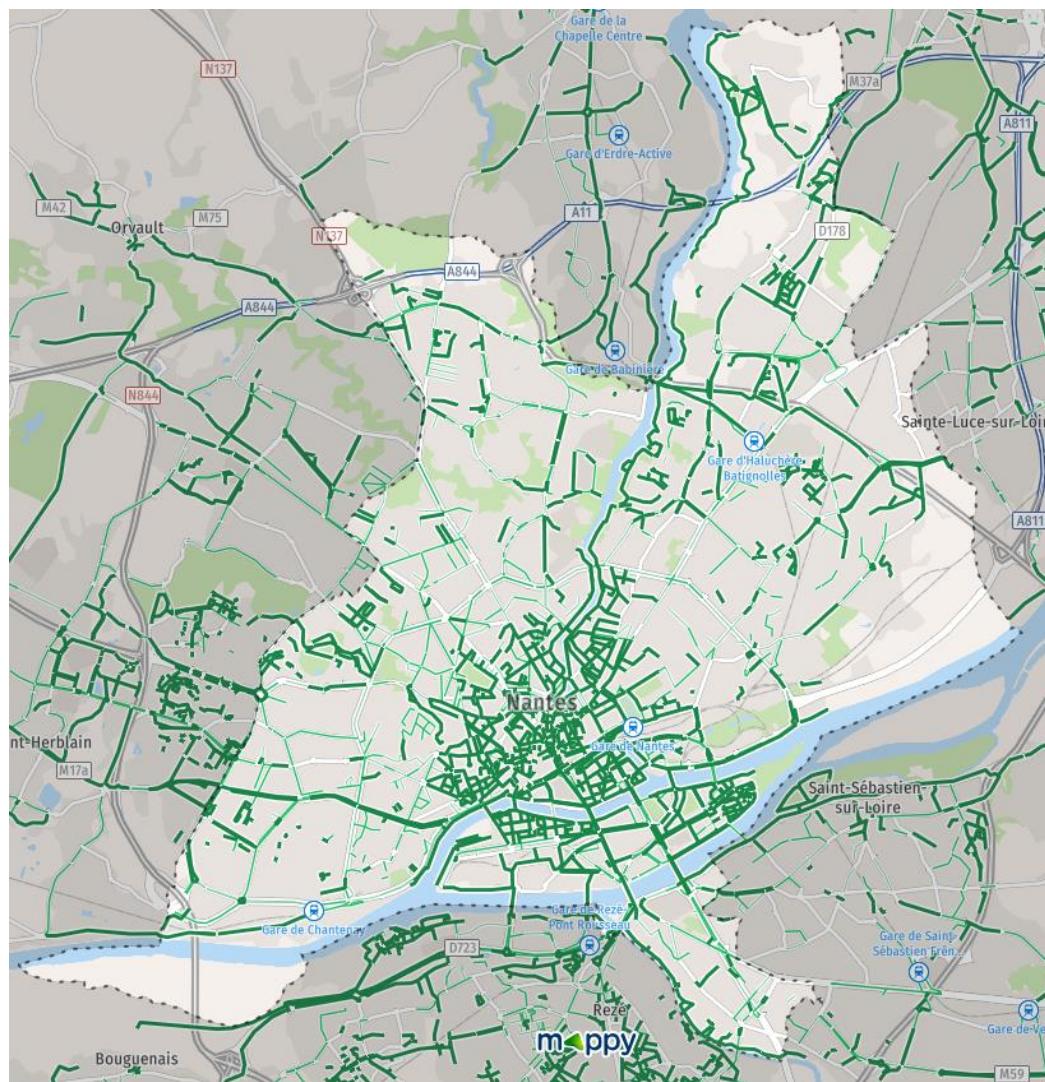
³⁹⁹ Nantes a été élue 4^{ème} Capitale verte de l'Europe en 2013, après Stockholm, Hambourg et Victoria-Gasteiz. Cette ville française est aussi une des plus avancées en matière de vélo (470 km de pistes cyclables), juste derrière Strasbourg. Cf. Joly, G., (2020), « Nantes, première ville française à avoir été élus Capitale Verte de l'Europe », *Les Horizons – Média d'intelligence écologique*, mis en ligne de 24 janvier 2020, [En ligne] Nantes, première ville française à avoir été élue Capitale Verte de l'Europe • Les Horizons

⁴⁰⁰ Ministère de l'économie, des finances et de la relance, (2021), *Liste des communes peu denses*, [En ligne] Listes des communes peu denses insee - Recherche Google

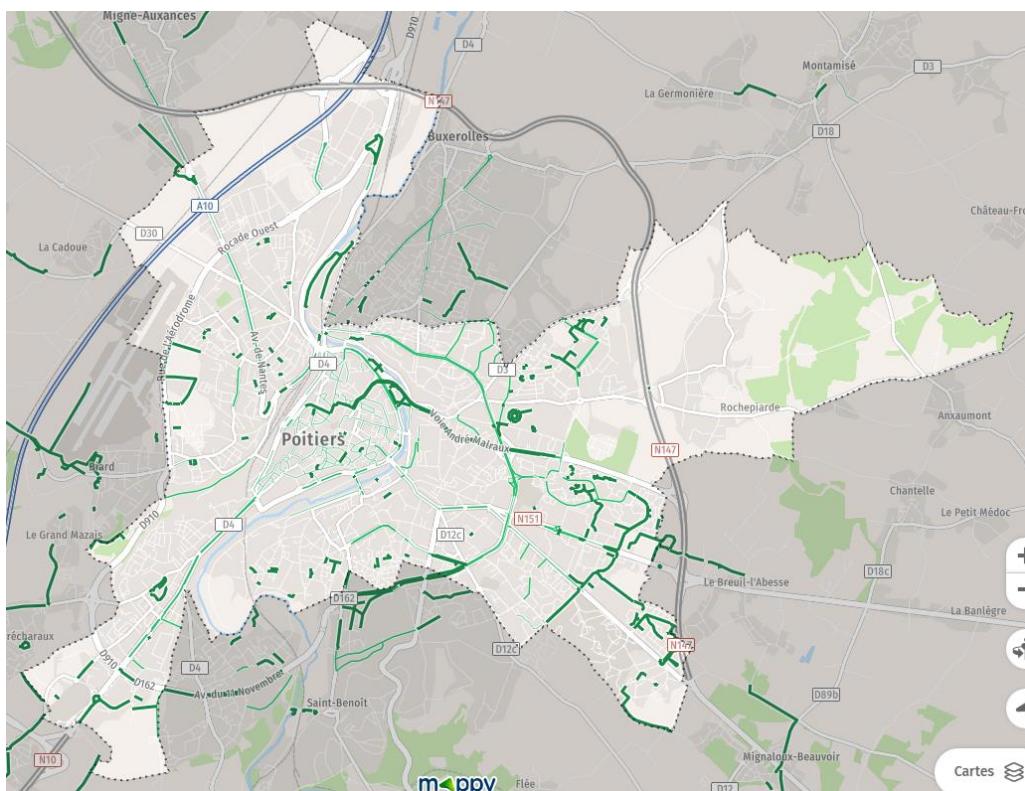
⁴⁰¹ Application Géovélo, Itinéraires vélo sécurisés, [En ligne], Itinéraires vélo sécurisés (geovelo.app)

en plus d'être partagée avec les voitures l'est avec les bus et les piétons, puis seulement avec des voitures sur un autre tronçon, et à nouveau avec des piétons au début de la Rue Paul Bellamy. Dans la Rue Paul Bellamy, les cyclistes font ensuite face à une voie cyclable partagée avec la circulation automobile. Toutefois, la voie cyclable n'est présente que d'un seul côté de la route (à gauche) et non des deux côtés. En outre, elle est entrecoupée de plusieurs tronçons sans aucun aménagement cyclable. Après un 2^{ème} tronçon sans aménagement cyclable, la voie cyclable partagée n'existe maintenant que du côté droit de la route. Aussi, pour effectuer un trajet d'environ 2,5 km, les cyclistes sont confrontés à cinq configurations différentes (piste cyclable, voie partagée avec les voitures, voie partagée avec les voitures, les bus et les piétons, tronçons sans aucun aménagement cyclable, voie cyclable d'un seul côté de la route).

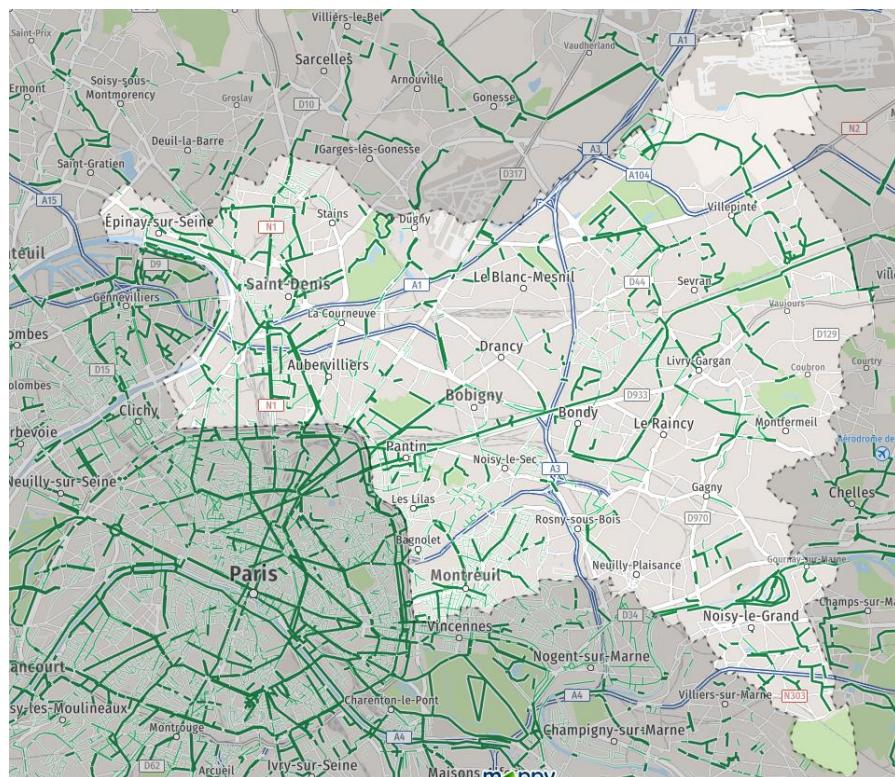
Carte 1. Quartiers prioritaires de la politique de la ville à Nantes et pistes cyclables



Carte 2. Quartiers prioritaires de la politique de la ville à Poitiers et pistes cyclables



Carte 3. Pistes cyclables en Seine-Saint-Denis



4. Zones à faibles émissions (ZFE) : de forts enjeux sociaux, une pratique à grande échelle questionnée

Dans son principe, le dispositif de Zones à Faibles Émissions (ZFE-m) consiste à imposer localement des restrictions de circulation aux véhicules les plus polluants, ne répondant pas à certaines normes d'émissions, afin de réduire la pollution liée aux flux routiers notamment dans les grandes agglomérations et d'améliorer la qualité de l'air. Pour circuler, une vignette Crit'Air doit être apposée au pare-brise, laquelle permet de distinguer les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les plus polluants et les « non classés » ne peuvent pas (sauf dérogation) rouler dans la ZFE sur certaines plages horaires.

Un certain nombre de grandes agglomérations dépassent encore régulièrement les seuils réglementaires de qualité de l'air. À cet égard, la France a été condamnée à plusieurs reprises par le Conseil d'État et la Cour de justice de l'Union européenne.

Les ZFE-m constituent un instrument de politique publique qui relève de la responsabilité de l'État. Ce sont les Lois d'Orientation des Mobilités (2019)⁴⁰², appelée « LOM », et portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (2021), dite loi « Climat et Résilience »⁴⁰³, qui fixent un cadre et des obligations pour la mise en place de ZFE qui relève des collectivités territoriales. L'instauration des ZFE a été rendue obligatoire par la Loi d'orientation des mobilités de décembre 2019. La loi de 2021 renforce le dispositif précisant sa mise en œuvre avec notamment la fixation d'un calendrier d'application des restrictions de circulation ou encore l'extension de l'obligation de création d'une ZFE-m aux grandes agglomérations métropolitaines (article 119). Ainsi, en application des articles R.221-2 du code de l'environnement et L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain doivent mettre en place une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) avant le 31 décembre 2024. L'accès à ces zones est restreint pour les véhicules classés Crit'air 5 en 2023, Crit'air 4 en 2024 et Crit'air 3 en 2025.

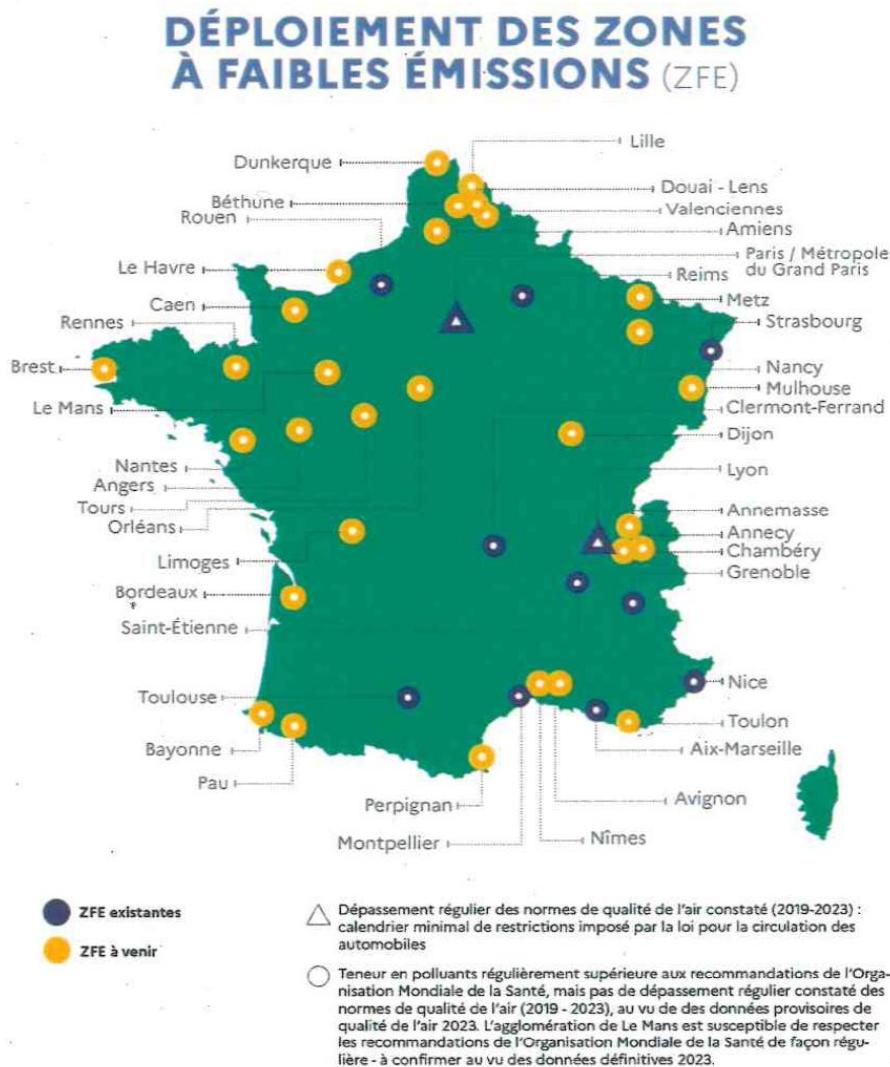
Au total, quarante-trois agglomérations sont concernées. Douze⁴⁰⁴ ZFE existent à ce jour tandis qu'une trentaine sont signalées « à venir » (Figure 6).

⁴⁰² Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>

⁴⁰³ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>

⁴⁰⁴ Eurométropole de Strasbourg, Grand Lyon Métropole, Grand Reims Communauté Urbaine, Grenoble-Alpes-Métropole, Métropole du Grand Paris, Métropole de Rouen-Normandie, Métropole Aix-Marseille Provence, Métropole Nice Côte d'Azur, Montpellier-Méditerranée Métropole, Saint-Etienne Métropole, Toulouse Métropole, Clermont-Ferrand.

Figure 6. Déploiement des zones à faibles émissions (ZFE)



Source : sur le site du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (mise à jour au 18 mars 2024).

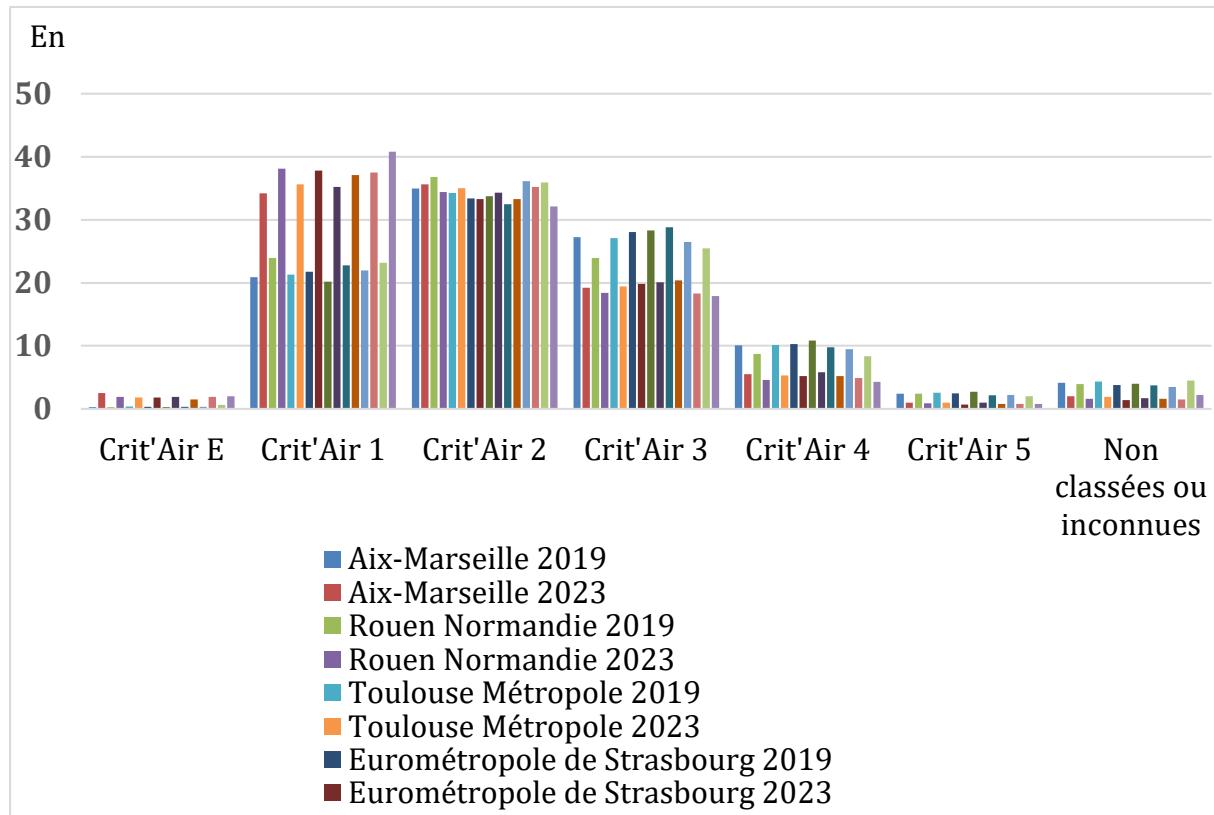
Source : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (mise à jour au 18 mars 2024)

4.1. Un levier pour réduire la pollution dont l'impact sur le renouvellement des voitures polluantes est significatif mais socialement controversé

Les statistiques disponibles montrent que la mise en place de ZFE a un effet très incitatif. Entre 2019 et 2023, dans l'ensemble des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) ayant adopté une ZFE ou dans celles qui sont concernées par l'obligation de la mise en place d'une ZFE, la part de voitures particulières Crit'Air E (électriques) a été multipliée par deux en moyenne tandis que celle désignées sous la bannière Crit'Air 1 a pris 15 points en cinq ans au détriment des voitures labellisées Crit'Air 3 et 4, dans une moindre mesure (Graphique 9). En 2023, la part des voitures électriques (Crit'Air E) est égale à 1,9 % du parc des principales EPCI ayant mis en place (ou sont obligées) une ZFE

(contre 1,8 % dans les EPCI voisines des EPCI ayant des ZFE et à 1,5 % en France métropolitaine) et celle concernant les vignettes Crit'Air 1 s'établit à 37 % (contre 30 % respectivement).

Graphique 9. Part des voitures particulières, au 1er janvier 2019 et au 1^{er} janvier 2023, selon la vignette Crit'air pour les principales EPCI ayant mis en place une ZFE ou ayant une obligation de le faire



Champ : Restreint dans le graphique aux voitures particulières pour les EPCI ayant mis en place une ZFE ou étant concernés par l'obligation de la mise en place d'une ZFE.

Source : À partir des statistiques du SDES sur le « Parc de voitures particulières, au 1er janvier 2019 et au 1^{er} janvier 2023, selon la vignette Crit'air pour les EPCI ayant mis en place une ZFE ou ayant engagé une réflexion.

Pourtant, en dépit de ces résultats encourageants et a priori de son bien-fondé tant sur l'environnement que sur la santé des habitants, la ZFE-m est perçue comme une mesure restrictive, controversée car brutale, peu concertée et mal organisée. Divers sondages ont montré notamment le manque d'informations des habitants pourtant concernés par la mise en œuvre de ces zones restrictives, et plus généralement de la population. Plusieurs Métropoles ont décidé de reporter leur mise en œuvre. Par exemple, le 13 juillet 2023, le Conseil de la Métropole du Grand Paris a décidé de reporter l'étape Crit'Air 3 de la zone à faibles émissions prévue au 1er janvier 2025.

Le rapport du Sénat « Zones à faibles émissions (ZFE-m) : sortir de l'impasse »⁴⁰⁵, paru en juin 2023, résume la situation sur la base de nombreuses remontées de terrain : « partout où elles sont instituées, les ZFE-m se heurtent à des crispations et de vives incompréhensions, tant de la part des collectivités territoriales chargées de les mettre en place que des usagers,

⁴⁰⁵ Sénat. (2023), *Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : sortir de l'impasse*, Rapport d'information n° 738 (2022-2023), [En ligne], <https://www.senat.fr/rap/r22-738/r22-738.html>

particuliers et professionnels, dont les mobilités quotidiennes seront affectées par les restrictions de circulation ». Surtout, le rapport exprime des craintes quant au risque de fractures sociales et territoriales déjà importantes qu’elles peuvent renforcer, tandis qu’il nuance assez nettement la pertinence de cet outil en considérant qu’il n’est pas l’unique solution dans ce domaine. Pour le Sénat, en l’état, la mise en œuvre des ZFE-m dans des délais aussi resserrés et sans un accompagnement suffisant est de nature à faire porter la contrainte prioritairement sur les ménages les plus modestes et les plus éloignés des cœurs de ville, alors exposés à une triple peine (hausse des prix de l’immobilier, des lieux de résidence hors agglomérations faiblement dotés en transport collectif, et à présent des interdictions liées aux ZFE). Parmi les principaux écueils rapportés de l’enquête conduite, figurent notamment, l’encadrement juridique complexe, un soutien et un accompagnement de l’État insuffisant, la faiblesse de l’offre de véhicules propres disponibles et abordables ou de transports alternatifs à la voiture, des délais trop resserrés pour permettre un verdissement du parc de voitures dans les temps réglementaires. Une dizaine de recommandations sont formulées par la chambre haute.

4.2 Une mesure méconnue, en particulier des publics à bas revenus, et une perception majoritaire de risques d’injustices sociales sans sous-estimer les gains environnementaux

C'est pourquoi le CNLE a commandité une étude sur l'acceptabilité des ZFE-m et sur les moyens que compteraient mettre en œuvre les populations concernées, selon leur revenu, pour faire face à ces restrictions. Ce travail a été confié au Crédoc (Lucie Brice Masencal, Arnaud Wolff) dans un cadre partenarial avec le CNLE dont le détail des résultats est présenté dans le chapitre 3 du présent rapport. L'étude a été présentée au comité de pilotage « Impact social de la transition écologique » du CNLE en juillet 2023. Elle identifie plusieurs enjeux sociaux en rapport avec la mise en place de la mesure des ZFE dont sont rappelés ici les principaux faits saillants :

- Un enjeu social informationnel fort : une majorité de personnes interrogées en juin 2023 ne connaissait pas la ZFE-m, en particulier les publics à bas revenus.
- Popularité sociale de la mesure : spontanément, les gens y sont favorables mais ...
- ... après réflexion, une large majorité de Français sont « mitigés » sur la mise en place des ZFE-m : inquiets des injustices qu’elle peut engendrer mais positifs sur ses bénéfices environnementaux.
- Capacité d’adaptation de la population : si un cinquième de la population sera en mesure de s’adapter, un peu moins de la moitié est dans l’incertitude ou choisit de ne pas se mettre en conformité. Les plus modestes sont surreprésentés parmi les personnes qui n’envisagent pas l’achat d’un nouveau véhicule, ne savent pas comment elles pourraient financer cette acquisition ou qui continueront à circuler avec leur ancien véhicule même si ce dernier ne correspond pas aux normes ZFE.

Chapitre 8 : Transition écologique et normes alimentaires : les classes populaires sous tension

Faustine Régnier⁴⁰⁶

Le domaine de l'alimentation participe désormais de l'impératif de transition écologique. L'alimentation serait responsable du quart des émissions de gaz à effet de serre⁴⁰⁷ et différentes dimensions relatives à l'alimentation sont désormais promues dans ce cadre⁴⁰⁸ : éviter le gâchis et le suremballage, manger davantage de produits locaux, bio et de saison, issus de circuits courts, manger moins de produits transformés, adopter une alimentation plus végétale en consommant moins de viande et davantage de céréales, de fruits et légumes et de légumes secs.

Les injonctions environnementales dans le domaine de l'alimentation s'inscrivent dans tout une série de recommandations issues de l'action publique. Le Programme National Nutrition Santé (PNNS), créé en 2001, a tout d'abord diffusé des recommandations nutritionnelles, à travers de vastes campagnes d'information⁴⁰⁹. À partir de 2017 et de la réactualisation des recommandations, le PNNS intègre une « dimension environnementale » avec une incitation à consommer davantage d'aliments locaux, de saison, et - « si possible » est-il précisé - issus de l'agriculture biologique⁴¹⁰. L'accent mis à partir de cette date sur une consommation accrue de légumineuses, et sur la diminution de la consommation de viande rouge, de charcuterie et de produits transformés⁴¹¹ relève alors d'un objectif nutritionnel, qui deviendra également environnemental par la suite. Parallèlement, le ministère de la transition écologique, l'ADEME (l'Agence pour la transition écologique) mais aussi des associations cherchent à orienter les conduites des consommateurs vers des pratiques dites plus « vertueuses » en matière d'environnement : l'objectif d'une modification de notre modèle alimentaire pour des raisons environnementales s'impose dans l'espace public.

Cette contribution – qui s'appuie sur plusieurs recherches conduites à l'Institut National de Recherche pour l'Agriculture, l'Alimentation et l'Environnement (INRAE)⁴¹² sur ces questions - interroge la façon dont les membres des catégories populaires se situent face à deux

⁴⁰⁶ Université Paris-Saclay, INRAE, AgroParisTech, Paris-Saclay Applied Economics, 91120, Palaiseau, France. Je remercie Nicolas Duvoux de m'avoir invitée à intervenir dans le cadre des travaux du CNLE sur l'impact social de l'écologie, et tous les participants du groupe de travail pour leurs remarques et leurs interventions, qui ont contribué à nourrir ces réflexions. Ces échanges ont aussi été à l'origine d'un premier travail de terrain au sein des Restos du Cœur. J'adresse ma très vive reconnaissance aux salariés, bénévoles et personnes accueillies aux Restos, qui m'ont permis de mener des entretiens sur quelques-uns des thèmes évoqués ici : ce furent de belles rencontres.

⁴⁰⁷ ADEME, (2017), *ADEME & Vous : le Mag*, n° 102, p. 5-11.

⁴⁰⁸ Librairie de l'AMEME, <https://librairie.ademe.fr/consommer-autrement/5819-une-alimentation-plus-durable-en-10-questions-9791029720581.html>

⁴⁰⁹ Boubal, C., (2019), « L'art de ne pas gouverner les conduites. Étude de la conception des campagnes de prévention en nutrition », *Revue française de sociologie*, vol. 60, p. 457-481.

⁴¹⁰ Santé Publique France. (2019), *L'essentiel des recommandations sur l'alimentation* : <https://www.mangerbouger.fr/pro/sante>.

⁴¹¹ Agence Nationale de Sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'Environnement et du Travail (ANSES). (2016), *Actualisation des repères du PNNS : révision des repères de consommations alimentaires*, Avis de l'ANSES, Rapport d'expertise collective, Paris.

⁴¹² Ces analyses reposent sur l'analyse de 151 entretiens semi-directifs réalisés dans le cadre des projets Diet4Trans (n= 72), FacilEat4All (n= 56), EASY (n= 22).

dimensions principales de la transition écologique à travers les choix alimentaires : la réduction de la consommation de viande, et la sélection de produits « de saison » et « locaux ».

L'injonction à adopter un modèle moins carné d'alimentation permet d'analyser la dimension cumulative des enjeux nutritionnels et écologiques : les « bénéfices » que les individus ont à modifier leurs pratiques s'effectuent au nom d'un double impératif de santé et d'environnement. En effet, l'excès de viande rouge et de charcuterie est « probablement cancérogène »⁴¹³, et la viande est considérée comme la consommation qui a le plus fort impact sur l'environnement, en raison des fortes émissions de carbone qui seraient induites par la production de viande, tout particulièrement de viande rouge. Il convient alors de privilégier la viande blanche ou, mieux encore, de « rééquilibrer » vers des protéines végétales⁴¹⁴.

« Manger de saison » - souvent associé, par les consommateurs, à la dimension « locale » - constitue une autre recommandation destinée à limiter l'empreinte carbone de la consommation alimentaire. Les saisons et la « tyrannie du terroir »⁴¹⁵ ont longtemps exercé des contraintes particulièrement fortes sur les pratiques alimentaires. Les consommateurs s'en sont progressivement affranchis au cours du XX^e siècle, notamment après la Seconde Guerre mondiale, du fait des progrès dans la production, les transports et la commercialisation⁴¹⁶. Mais les saisons comme le local se trouvent aujourd'hui investis d'une valeur nouvelle dans le cadre de la transition écologique : le transport des aliments, et plus encore la production à contre-saison, ont un coût environnemental, les serres chauffées étant extrêmement coûteuses en énergie⁴¹⁷.

Dans ce contexte, les recommandations à manger « pour l'environnement » se multiplient et s'imposent comme des normes dans l'espace public. Une question importante est de savoir comment sont perçues ces injonctions à la transition dans le domaine alimentaire par les catégories modestes⁴¹⁸, dans un contexte de crise économique et sociale particulièrement marquée. Leur est-il possible de suivre les différentes injonctions ? Le souhaitent-elles ? Quels

⁴¹³ Organisation Mondiale de la Santé (OMS). (2015) :

<https://www.who.int/news-room/q-a-detail/cancer-carcinogenicity-of-the-consumption-of-red-meat-and-processed-meat>

⁴¹⁴ Barbier, C., Couturier, C., Dumas, P., Kesse-Guyot, E., Baudry, J., Pharabod, I., Pourouchottamin, P. et Toilier, F. (2022), *Simulation prospective du système alimentaire et de son empreinte carbone*, Paris, La librairie ADEME : *Simulation prospective du système alimentaire et de son empreinte carbone (SISAE)* - La librairie ADEME.

⁴¹⁵ Thouvenot, C. (1977), *Le pain d'autrefois*, Nancy, Presses universitaires de Nancy.

⁴¹⁶ Montanari, M. (1995), *La faim et l'abondance*, Paris, Seuil ; Raymond A. B. (de). (2013), *En toute saison. Le marché des fruits et légumes*, Rennes, Pur.

⁴¹⁷ ADEME. (2017), *ADEME & Vous : le Mag*, *Op.cit.*,

⁴¹⁸ Nous entendons par « catégories modestes » / « classes populaires », les individus caractérisés tout à la fois par leur profession, leur niveau de diplôme, des conditions de vie où l'équilibre budgétaire du ménage est fragile et où sont fortes les menaces de précarisation. Du point de vue des Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS) de l'INSEE, ces individus correspondent aux employés, ouvriers, agents d'exécution, mais aussi femmes inactives mariées à un ouvrier. Les individus des milieux populaires en situation de précarité sont des chômeurs longue durée, des salariés en insertion, des individus éloignés du monde du travail depuis longtemps, souvent bénéficiaires de l'aide alimentaire, caractérisés par un cumul des difficultés sociales et financières. Les membres des catégories modestes et les personnes précaires partagent des traits communs : la fragilité économique, la distance à la culture dominante, et une forte diversité interne. Plus encore, toute fragilisation dont les membres des catégories modestes sont les victimes les conduit à basculer dans la précarité : en témoigne l'augmentation des personnes accueillies dans les centres d'aide alimentaire (triplement de la demande d'aide alimentaire entre 2011 et 2022 dans le réseau des Banques alimentaires - cf. Schwartz, O. (2011), « Peut-on parler des classes populaires ? », Lectures, Actualités, URL : <http://journals.openedition.org/lectures/6326> ; Fédération Française des Banques Alimentaires (FFBA). (2023), *Étude Profils : qui sont les personnes accueillies à l'aide alimentaire* :

<https://www.banquealimentaire.org/etudes-profil-2023-qui-sont-les-personnes-accueillies-laide-alimentaire>

enseignements peut-on tirer de l'examen de ces deux dimensions sur les enjeux sociaux à venir ?

1. L'injonction à une alimentation plus végétale

1.1. « Les fruits et légumes, pour nous, c'est pas indispensable»⁴¹⁹

À partir de 2004, sans que l'on parle encore de « végétal » ou de « végétalisation » de l'alimentation, les premières recommandations du PNNS ont mis l'accent sur l'importance d'une consommation de végétaux (« cinq fruits et légumes par jour »). Nous avions montré à leur sujet la position spécifique des membres des catégories modestes qui s'opposaient aux catégories aisées : outre que les fruits et légumes étaient perçus comme des aliments coûteux, qui ne nourrissaient pas et peu satisfaisants au goût, nous avions souligné plus largement le rapport distant des individus des catégories modestes à la dimension « santé » de l'alimentation. Ils percevaient ces recommandations comme des injonctions extérieures auxquelles ils résistaient, au nom de leurs goûts et de leur style de vie⁴²⁰.

À partir de 2019, plusieurs recherches ont permis de réexaminer la façon dont les individus se positionnent à l'égard des recommandations du PNNS, incitant désormais à consommer moins de viande et davantage de légumes secs⁴²¹.

Ces travaux font apparaître deux résultats importants. Tout d'abord, la persistance, sur plus d'une décennie, d'une opposition entre les membres des catégories aisées et des catégories modestes, qui témoignent d'une forte distance critique à l'égard des recommandations officielles, qu'il s'agisse de nutrition ou d'environnement. Ensuite, d'importantes évolutions concernent la perception des aliments. On note en effet dans les catégories populaires une acceptation bien plus générale de l'injonction à consommer des fruits et légumes : les discours sont plus apaisés qu'ils ne l'étaient il y a une décennie, et les réactions moins vives. Cette acceptation ne se traduit cependant pas dans les consommations des ménages modestes, qui restent inférieures aux recommandations⁴²², en particulier chez les plus précaires⁴²³. En outre, la posture critique à l'égard de la consommation de fruits et légumes n'a pas totalement disparu, s'exprimant par exemple sur le mode d'un discours qui reconnaît leur importance en général, mais conclut à son manque d'intérêt pour soi, ou s'appuyant sur une critique des fruits et légumes « bio », perçus comme typiques d'autres catégories sociales, mieux classées.

Quant aux légumineuses, qui sont au cœur de l'alternative « viande » / « végétal », peu consommées de manière générale, elles sont fortement valorisées dans les catégories aisées et

⁴¹⁹ Marine, 28 ans, célibataire, 2 enfants, employée.

⁴²⁰ Régnier, F. et Masullo, A. (2009), « Obésité, goûts et consommation. Intégration des normes d'alimentation et appartenance sociale », *Revue Française de Sociologie*, vol. 50, n° 4, p. 747-773.

⁴²¹ Régnier, F. (dir), Caillavet, F., Badji, I., Dalstein A.-L. et Rouballay C. (2019), *Diet4Trans, Saisonnalité et contre-saisonnalité pour une alimentation durable*, Rapport INRAE Aliss – ADEME, <https://www.ademe.fr/content/diet4trans-alimentation-transition-saisonnalite-contre-saisonnalite-alimentation-durable> ; Régnier, F. (2022), *Consommation alimentaire et société. Réception des normes et structure sociale*, Dossier pour l'Habilitation à Diriger des Recherches (HDR), garant Duvoux, N., Université Paris 8 Vincennes Saint-Denis ; Adamiec, C. et Régnier, F. (2023), *La viande, nouvel aliment clivant ? Oppositions sociales et reconfigurations autour des choix alimentaires*, Rapport de fin de contrat FacilEat4All(hal-04283797), Paris ; Régnier, F. (2023), Projet EASY – Environment And SocietY, UMR0210 PSAE Paris-Saclay applied economics.

⁴²² ADEME. (2017), *ADEME & Vous : le Mag*, Op.cit.,

⁴²³ Perignon, M., Vieux, F., Verger, E.O., Bricas, N. et Darmon, N. (2023), « Dietary environmental impacts of French adults are poorly related to their income levels or food insecurity status », *European Journal of Nutrition*, vol. 62, n° 6, p. 2541-2553. doi: 10.1007/s00394-023-03163-3.

intermédiaires, comme idéal de l'aliment sain⁴²⁴. Dans les milieux modestes, elles sont moins bien considérées, souvenir peut-être de ces débuts du XX^e siècle où on les qualifiait de « viande du pauvre »⁴²⁵. Dès lors, leur consommation en milieu populaire, pourtant effective⁴²⁶, n'est jamais mise en avant : elle n'est ni un objet de fierté, ni un enjeu.

1.2. « La viande... mais c'est la vie ! C'est la vie, c'est la fête, c'est tout... !»⁴²⁷

De manière particulièrement saillante, c'est la viande qui constitue aujourd'hui la ligne de clivage la plus importante dans la façon dont les individus se positionnent à l'égard des normes. C'est autour de la viande que s'observent les plus fortes oppositions entre d'un côté, les catégories aisées et médianes – qui mentionnent la diminution de viande comme un idéal - et de l'autre les catégories modestes pour qui la viande est bien plus souvent présentée comme un aliment essentiel dans les choix alimentaires, au centre des préférences et de ce qu'est « bien manger ».

Ainsi, les individus en milieu aisés ou médian soulignent la nécessité de réduire (à « une à deux fois par semaine », « maximum trois » par semaine) la consommation de viande, pour des raisons de santé, d'environnement et/ou de bien-être animal, sans que cette conviction ne préjuge évidemment du succès de leur désir ou de leurs tentatives de réduction. Inversement, les membres des milieux modestes soulignent l'importance de la viande dans l'alimentation quotidienne, pour plusieurs motifs.

La valorisation de la viande répond tout d'abord à une préférence : se trouve exprimé, dans nos entretiens, un goût populaire pour la viande. La dimension hédonique est centrale dans l'attachement à la viande. « *J'aime la viande et la charcuterie bien plus que le reste* »⁴²⁸. C'est la viande qui apporte saveurs, variété et plaisir. La viande est un aliment attendu et désiré, en particulier, dit-on, par les hommes et les enfants dont on souligne qu'ils ne comprendraient pas son absence à un repas. La consommation de viande répond ensuite à un besoin du corps : un repas sans viande crée un manque physiologique. La viande satisfait une nécessité organique, elle est indispensable au bon fonctionnement du corps de l'adulte (souvent masculin). Marie (53 ans, mariée, 3 enfants, femme de ménage) explique : « *La viande, mon mari il achète pour faire, et déjà comme il a les gamelles, il travaille dur, alors c'est obligé* ». La viande est importante pour la bonne croissance du corps des enfants, mais aussi pour leur plaisir à table. Ce sont des dimensions partagées avec d'autres catégories sociales, mais dont les individus rencontrés dans les classes populaires soulignent qu'il est important de les satisfaire, plutôt que d'en limiter les excès : « *La viande, c'est important. Mes enfants, si je leur donne un plat sans viande, ils vont me dire que je suis folle* »⁴²⁹.

Plus encore, l'accès à une consommation abondante de viande est synonyme de conquête sociale. Autrefois aliment de luxe, la consommation de viande était réservée aux plus aisés. Depuis les années 1970, l'élévation du niveau de vie a permis l'accès aux produits carnés

⁴²⁴ Adamiec, C. et Régnier, F. (2023), *La viande, nouvel aliment clivant ? Oppositions sociales et reconfigurations autour des choix alimentaires*, Op.cit.,

⁴²⁵ Bruegel, M. (2004), « Le repas à l'usine : industrialisation, nutrition et alimentation populaire », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 51-3, p. 183-198.

⁴²⁶ Caillavet, F. et Badji, I. (2019), « Saisonnalité et choix alimentaires : la consommation de fruits et légumes en France», in Régnier F. (dir.), *Diet4Trans, Saisonnalité et contre-saisonnalité pour une alimentation durable*, Rapport INRAE Aliss – ADEME,, p. 35-151.

⁴²⁷ Jérôme, 58 ans, précarité.

⁴²⁸ Oriane, 75 ans, précarité.

⁴²⁹ Fiametta, 54 ans, précarité.

des catégories les moins favorisées, qui consacrent à la viande une part plus importante de leur budget que les ménages les plus riches⁴³⁰. En quantité consommée (en grammes comme en pourcentage de volume par rapport au reste des consommations alimentaires⁴³¹), les ouvriers dépassent les autres catégories salariées. Ce constat peut être nuancé par le fait que les employés ont une consommation similaire à celle des cadres : il faut prendre en compte ici certainement des différences de genre.

Avoir les moyens de s'acheter de la viande reste un critère de très relative aisance financière. Inversement, en situation de précarité, un accès limité à la viande vient symboliser ce qui est vécu comme un déclin social : c'est à travers l'impossibilité d'une consommation de viande – ou de ses morceaux nobles – que se disent les difficultés financières. Dès lors, les entretiens mentionnent l'importance de pouvoir se procurer assez de viande, par exemple en faisant des stocks lors de promotions.

Précisons cependant plusieurs points. Les individus en milieu modeste ne méconnaissent pas les conséquences sur la santé d'une consommation excessive de viande rouge, mais cela ne constitue pas une dimension prioritaire. Ils ne sont pas indifférents, non plus, aux questions de « bien-être » animal ni aux conditions d'élevage. Celles-ci sont en revanche très souvent couplées aux conditions d'existence des producteurs : dans les classes populaires, il existe une attention au moins aussi importante portée aux conditions de vie des agriculteurs et des éleveurs, qu'il s'agit de soutenir économiquement, et auxquels ils s'identifient. C'est une manifestation, sans doute, de ce qui demeure d'une appartenance à la classe ouvrière, et de la proximité à la paysannerie des ouvriers français, dont on peut voir l'héritage dans les styles d'alimentation⁴³².

On note bien évidemment, aussi, des formes de désaffection pour la viande en catégorie populaire : par goût ce qui - en l'état de nos recherches et sans prétendre à une quelconque représentativité statistique – nous semble plus souvent formulé chez les femmes ou les individus plus âgés, ou encore par des individus diplômés et dont la trajectoire a conduit à une bascule plus récente dans la pauvreté.

Un autre motif d'une faible appétence pour la viande vient complexifier, plus encore, les analyses. Une large majorité d'individus en situation de précarité qui déclarent manger peu de viande le mettent en relation avec le manque de moyens : goûts et contraintes financières viennent alors s'entremêler. Keltoum (62 ans, précarité) explique : « *Pourquoi [je ne mange pas beaucoup de viande] ? Déjà parce que ça coûte cher. Et déjà, j'ai l'habitude de me passer de beaucoup de choses* ».

« L'habitude fait le goût » écrivait Claude Grignon⁴³³ : le manque d'appétence pour la viande peut ainsi, chez ces individus, être interprété comme la conséquence de l'expérience répétée de la restriction, parfois dès l'enfance.

En outre, contrairement à ce que l'on observe dans des catégories sociales mieux classées, le peu d'appétence pour la viande, ou la déclaration d'une faible consommation

⁴³⁰ Caillavet, F., Darmon, N., Létoile, F. et Nichéle, V., (2019), « Four Decades of Household Food Purchases : Changes in Inequalities of Nutritional Quality in France, 1971-2010 », *Économie et Statistique*, n° 513, p. 69-89.

⁴³¹ Traitements personnels à partir des données Inca 3 : nous remercions Lucile Rogissart, Institute for Climate Economics, pour l'extraction des données.

⁴³² Grignon, C. et Grignon, Ch. (1980), « Styles d'alimentation et goûts populaires », *Revue française de sociologie*, n° 21-4, p. 531-569.

⁴³³ Grignon, C. (1988), « Les enquêtes sur la consommation et la sociologie des goûts », *Revue Économique*, n° 39, p. 15–32, <https://doi.org/10.2307/3502065>

relèvent très rarement de questions de santé, et moins encore d'environnement – ainsi, dans les 21 entretiens menés au sein des Restos du Cœur, une seule personne a mentionné le fait qu'une consommation excessive de viande n'est pas bonne pour la santé, et aucune n'a mentionné le poids de la viande dans l'impact carbone – dimension largement méconnue.

Enfin, les membres des catégories modestes souhaiteraient, eux aussi, accéder à une viande « de qualité ». Celle-ci n'est cependant pas celle « sous label » (label rouge, bio) qui vient caractériser les aspirations des catégories mieux situées socialement. Une viande « de qualité », voire tout simplement la « vraie viande », c'est la viande noble (le bœuf, mais aussi pour certains le porc) ou les beaux morceaux (beefsteak, entrecôte), celle aussi qu'on pourrait acheter ailleurs qu'en grande surface. Jambon, steaks hachés, voire poulet, ne sont pas « de la vraie viande ». Dès lors, les incitations à privilégier la viande blanche plutôt que la viande rouge, avec l'intention louable de diminuer le coût du changement pour les individus, pourraient être de moindre effet dans les classes populaires.

En outre, cette catégorisation spécifique de la viande rend difficile les estimations des quantités ou du rythme auquel la viande est consommée. Comme pour d'autres aliments (les boissons sucrées par exemple), la connaissance de la règle « ne pas manger trop de viande », voire « manger moins de viande » ne préjuge pas de l'usage qui en est fait : on peut reconnaître, dans les milieux modestes, qu'il faudrait en réduire la consommation, mais cette limitation se limite à une fois par jour, ou à cinq jours par semaine, et bien plus pour des raisons de santé que d'éologie. Surtout, on souligne bien davantage que cette diminution est coûteuse, du point de vue de la satisfaction gustative et du plaisir qu'offre l'aliment carné.

2. Manger de saison et local : pour quels motifs ?

2.1. Des rapports divers à la saisonnalité des aliments

L'examen de l'injonction à « manger de saison »⁴³⁴ confirme l'existence d'un important clivage social et de la distance des catégories populaires aux recommandations officielles. Pour les individus appartenant aux catégories aisées et diplômées, les saisons constituent un impératif contraignant, qui vient modeler leurs choix alimentaires au nom de l'environnement (la planète, l'impact carbone). À l'inverse, dans les classes populaires, les travaux montrent une tendance plus marquée à « manger sans les saisons » : la saison n'est guère présentée comme un déterminant des choix alimentaires. Mais les raisons sont diverses : pour certains, les saisons ne font pas partie de l'horizon alimentaire, du fait d'une méconnaissance des rythmes saisonniers et d'un désintérêt à leur égard, tout particulièrement dans les jeunes générations en milieu urbain. D'autres connaissent les rythmes saisonniers, mais manger de saison est une contrainte, et ils mentionnent leur plaisir à s'en affranchir, appréciant la diversité offerte par la consommation des aliments « en toute saison ». Pour d'autres enfin, le prix de l'aliment « de saison » fait de celui-ci un idéal, certes, mais inaccessible.

On note enfin que les attributs « local » et « de saison » viennent se confondre chez bien des individus, quelle que soit leur appartenance sociale, qui assimilent les deux qualités.

⁴³⁴ Régnier, F. (dir), Caillavet, F., Badji, I., Dalstein A.-L. et Rouballay C. (2019), *Diet4Trans, Saisonnalité et contre-saisonnalité pour une alimentation durable*, Op.cit., ; Régnier, F. (2022), *Consommation alimentaire et société. Réception des normes et structure sociale*, Op.cit.,

2.2. Quelle légitimité de l'argument écologique ?

L'examen des motifs à manger « de saison » et « local » chez des individus qui mangent plutôt « de saison et local », mais sans en faire un dogme, permet d'interroger la légitimité de l'argument écologique.

Pour les individus qui vivent à proximité de zones de production de fruits et légumes et/ou qui sont familiers du monde rural, consommer des produits « de saison » relève à la fois d'une recherche de qualité gustative et du désir de soutenir une économie locale. La délimitation du « local » s'avère ici, comme l'ont montré d'autres travaux⁴³⁵ particulièrement floue : le local s'étend, pour certains, jusqu'à la France entière, dans un même souci de soutenir les « producteurs français », travailleurs auxquels les membres des catégories modestes s'identifient.

Pour d'autres, et tout particulièrement les « seniors » des milieux populaires, consommer « local » et « de saison » est une pratique qui va de soi, relevant de l'habitude et de la gestion du budget domestique : l'aliment de saison est celui qui garantit le meilleur rapport qualité/prix, notamment quand l'accès à ces produits s'inscrit dans un réseau d'interconnaissance et de solidarité qui permet, en milieu rural, de se procurer ces aliments à moindre coût. Mais pour ceux distants de ces réseaux d'échanges, éloignés du monde de la production, les produits locaux, fortement souhaités, restent trop coûteux.

Quant à la dimension « bio », elle n'est guère présentée comme désirable. Comme pour les aliments locaux, le prix du « bio » le rend hors de portée, mais avec cette différence que l'aliment « bio » n'est pas un idéal largement partagé. Par conviction – « greenwashing » pour les uns, faux bio venu de l'étranger, opération marketing, pollution généralisée des sols -, par mépris pour le bio auquel ils ont accès (venu d'Espagne, se présentant comme très industriel), ou par alignement sur ses possibilités financières, les individus en milieu modeste disent, plus souvent que dans d'autres milieux sociaux, « ne pas y croire » et dès lors, ne pas en vouloir⁴³⁶. Ceci ne signifie pas, chez eux, l'absence de désir d'aliments les plus naturels possibles – mais c'est indépendamment d'un label, perçu davantage comme un signe de distinction sociale qui vient les mettre à l'écart, que comme garantie du respect de la nature. Ecouteons Monique : « *Mais le vrai bio, je pense qu'il est très dur à trouver. Très dur. (...) Il faut qu'ils arrêtent là aussi parce que c'est aussi devenu une mode. (...) C'est un peu fait pour les bobos* »⁴³⁷.

3. Garder sa liberté de choix

3.1. Position sociale, possibilités financières et savoirs

Les contraintes financières sont centrales dans les milieux modestes : elles viennent directement influer sur les possibilités d'accès à une alimentation de qualité. Cette dimension budgétaire vient se superposer à l'enjeu écologique. Par exemple, les ménages modestes consomment moins de fruits et légumes frais, ce qui vient accroître la distance à l'égard des rythmes saisonniers. En effet, l'attention aux saisons augmente conjointement à la

⁴³⁵ Poulot, M. (2014), « Histoires d'AMAP franciliennes : Quand manger met le local dans tous ses états », *Territoires en mouvement*, n° 22, p. 40-53.

⁴³⁶ Les individus en milieu aisné ou intermédiaire témoignent de la même méfiance à l'égard du label, mais ils s'appuient sur cette méfiance pour mettre en avant une consommation experte qui leur permet de reconnaître le « vrai bio » du faux, les bonnes enseignes des enseignes du vulgaire qui ont démocratisées l'accès au (faux) bio.

⁴³⁷ Monique, 70 ans, précarité.

consommation de fruits et de légumes, à la variété des légumes consommés et à la forme sous laquelle ils sont consommés (frais plutôt que surgelés ou en conserve).

D'autres éléments sont liés aux connaissances dont disposent les individus, tout particulièrement en matière d'impact environnemental de l'alimentation. Ainsi, les individus des classes populaires ne mentionnent pas la valeur protéinique des légumineuses, mais il faut noter que cette dimension ne leur est pas spécifique. Certains se disent prêts à réduire la consommation de viande, au profit des protéines végétales, mais ils ne savent pas comment remplacer la viande par du « végétal », et ils soulignent également qu'il leur manque un savoir-faire culinaire qui leur permettrait d'accorder, de façon appétissante, les légumes secs.

3.2. « Manger c'est aussi un plaisir, donc je ne veux pas me mettre des contraintes sur tout »⁴³⁸

D'autres facteurs sont liés aux représentations des aliments : on a vu la valeur accordée à la viande, et la moindre appétence pour les aliments « végétaux ». Plus largement, il faut tenir compte des représentations socialement différenciées de ce qu'est « bien manger ». Le plaisir pris dans la consommation alimentaire, la valorisation de l'abondance, la jubilation à pouvoir exercer un choix sont des caractéristiques des catégories populaires⁴³⁹. Elles s'accordent mal avec la contrainte qu'engage la conformité à plusieurs recommandations liées à la transition écologique : exclure les produits « hors saison » ou manger moins de viande limitent le répertoire des aliments disponibles et impliquent un renoncement à ce que l'on aime.

Dans les deux cas, on observe en milieu modeste un refus très similaire de s'imposer des contraintes supplémentaires dans un contexte déjà particulièrement limité financièrement où, la plupart du temps, on souligne que « on n'a pas le choix ». Ce peu de choix dont on dispose, il ne s'agit pas de le restreindre plus encore dans le domaine de l'alimentation.

3.3. Naturalité, proximité au monde rural et appartenance générationnelle

Enfin, les questions de transition écologique montrent l'importance des différences entre milieux urbains et ruraux : il faut ainsi souligner le rôle de la proximité au monde rural dans l'attention portée aux qualités « de saison » mais aussi « locales » des aliments. C'est un facteur important de différenciation, qui se combine à des différences sociales et générationnelles. L'appartenance générationnelle offre une clé de compréhension du rapport à la naturalité des aliments (provenance locale, rythmes saisonniers). Les seniors des catégories populaires témoignent d'une bonne connaissance des conditions et des rythmes naturels de production, liée à une socialisation alimentaire dans un monde où les saisons allaient « de soi » et où les aliments hors-saison étaient rares et coûteux, à une époque où la relation directe avec le monde rural était forte (près de 30 % d'agriculteurs dans la société française des années 1950, moins de 4 % aujourd'hui), et où le potager était répandu comme loisir populaire.

La « fin des paysans » a conduit les générations suivantes à un éloignement à l'égard du monde rural, ce qui peut éclairer les attitudes « sans les saisons » d'une partie des jeunes urbains des milieux modestes, distants des qualités « de saison » ou « locales » des aliments.

⁴³⁸ Mélanie, 36 ans, employée, 1 enfant.

⁴³⁹ Hoggart, R. (1957) [1970], *La culture du pauvre*, Paris, Éditions de Minuit ; Schwartz, O. (1990), *Le monde privé des ouvriers*, Op.cit.,

Conclusion : la transition écologique, porteuse d'émancipation ou d'exclusion sociale ?⁴⁴⁰

La transition écologique sera-t-elle un facteur de marginalisation des catégories modestes, ou, au contraire, un vecteur d'intégration ? Ces questions sont au cœur des réflexions du présent rapport et d'autres travaux⁴⁴¹. Sur différentes dimensions de la transition à travers les choix alimentaires – manger moins carné, privilégier les aliments locaux et de saison - les discours officiels en matière d'environnement ne correspondent ni aux pratiques ni aux visions du monde des catégories populaires, qui s'en avèrent particulièrement distantes. Santé comme environnement, sans être absents, ne constituent pas des priorités à travers les choix alimentaires. La prise en compte de l'environnement, comme paramètre de choix, est perçue comme un luxe. De même, l'alimentation n'apparaît pas comme une dimension essentielle des actions à entreprendre pour « protéger l'environnement », enjeux auxquels les membres des catégories modestes sont pourtant loin d'être indifférents, mais auxquels ils apportent d'autres réponses.

1. Faire de l'alimentation un levier pour l'environnement ? Quelques recommandations

Quelques recommandations peuvent être énoncées. Tout d'abord, la nécessité d'accroître les connaissances sur les liens entre alimentation et environnement. Les impacts environnementaux de l'alimentation sont mal connus (serre chauffée/transport/aliments carnés, etc.), de même que leur hiérarchisation : il faut en assurer la connaissance. Il s'avère nécessaire, également, d'accroître la connaissance et l'information sur la saisonnalité des aliments, en particulier celle des légumes, des débuts et des fins de saisons. De même, la capacité de substitution des protéines végétales aux protéines animales est encore largement méconnue et devrait faire l'objet d'une meilleure promotion, spécifiant le rôle des légumineuses comme protéines, mais indiquant aussi des façons de faire qui tiennent compte d'une dimension hédonique et gustative⁴⁴².

2. Des éléments de tension

Plusieurs éléments de tension doivent être pris en compte. Tout d'abord, la question de l'accès aux aliments : en particulier, le désir d'accéder, comme les autres membres de la société, à des aliments « produits localement » se heurte à leur coût. Dans la mesure où, dans l'espace public, ces qualités « locales et de saison » sont fortement valorisées, les risques de sentiment d'exclusion sont importants.

Ensuite, des tensions sont relatives à l'articulation entre santé et environnement. Soit parce que le cumul « santé + environnement » pourrait susciter un rejet plus fort encore chez ceux qui ne peuvent mettre en pratique les recommandations. Soit parce que les objectifs de

⁴⁴⁰ Je reprends ici le stimulant questionnement de Bruno Turnheim dans sa contribution « Analyser les transitions : Transition Studies et SHS, quel dialogue ? » lors de la séance inaugurale du séminaire *La transition écologique et agro-alimentaire au prisme des SHS* (TR- SHS), soutenu par la Graduate School Sociologie-Science Politique de l'Université Paris-Saclay.

⁴⁴¹ Par exemple, Brocard, C., Saujot, M., Brumont, L. et Dubuisson-Quellier, S. (2022), « Pratiques alimentaires durables : un autre regard sur et avec les personnes modestes », *Décryptage - IDDRI*, n° 1, p. 1-7.

⁴⁴² Régnier, F. (dir), Caillavet, F., Badji, I., Dalstein A.-L. et Rouballay C. (2019), *Diet4Trans, Saisonnalité et contre-saisonnalité pour une alimentation durable*, Op.cit.,

santé publique et les objectifs écologiques entrent en contradiction. L'injonction à manger « des fruits et légumes », qui doivent désormais être « locaux », « de saison » et « frais » ne doit pas avoir pour conséquence, par injonction à un objectif impossible, la diminution de la consommation de fruits et légumes dans les catégories modestes, qui en consomment déjà trop peu au regard des recommandations nutritionnelles. En outre, les catégories modestes ont été engagées, par l'action publique, à consommer des fruits et légumes surgelés ou en conserve, car ceux-ci présentent les mêmes qualités nutritionnelles que leurs équivalents frais⁴⁴³, tout en étant moins chers. Or, les conserves auraient un impact sur l'environnement plus élevé que le frais et, de ce point de vue-là, seraient alors « moins bonnes ».

S'ajoute à cela le risque de stigmatisation d'une catégorie sociale à qui l'on ferait sentir qu'elle mange doublement mal, pour sa santé (« pour votre santé », dit le PNNS) mais aussi par rapport à l'environnement (« la planète »), qui constitue lui, un enjeu collectif, avec un risque d'autant plus élevé de condamnation morale. Il s'agit là d'un champ de tension, entre un engagement écologique qui ne devrait pas occulter les questions sociales, et des acteurs engagés dans l'action sociale et qui peinent à trouver des réponses à des situations d'urgence.

Si les recommandations nutritionnelles pouvaient être entendues, certes avec réticences, en raison de leurs bénéfices sur la santé (« pour soi »), une communication axée sur l'environnement (« pour la planète ») pourrait être vue comme une forme d'aliénation par les individus en milieu modeste qui pourraient ne voir aucun intérêt à mettre en œuvre des recommandations promues au nom d'un objectif qui, au fond, ne les concerne pas dans l'immédiat, en tout cas pas sous cette forme.

L'aliment carné constitue un dernier point de tension possible. La viande est une consommation de classe : autrefois privilège de l'élite, elle est aujourd'hui un goût populaire. Au terme d'un long processus d'encadrement des classes populaires, que l'on a enjoint à consommer davantage de viande⁴⁴⁴, elle est enfin accessible au plus grand nombre. Vantée jusque récemment en raison de ses qualités nutritives et reconstituantes, elle est devenue, en quelques années, un « mauvais aliment ». Le risque est que sa condamnation pour son poids dans le « bilan carbone »⁴⁴⁵, alors même que la viande est désormais accessible aux classes populaires, soit aussi l'expression d'une mise à distance sociale, voire d'un « racisme de classe »⁴⁴⁶. Faut-il en outre demander à des milieux sociaux où l'on est privé de nombre de biens de la société de consommation, de réduire l'aliment qui fait plaisir et de consentir à un effort de plus, cette fois « environnemental »⁴⁴⁷ ?

Enfin, une source considérable de tension provient du fait que l'on prône la diminution, voire la suppression, d'un aliment, sans pour autant rendre davantage accessibles des aliments qui possèdent une qualité supplémentaire (« local », « naturel ») et qui sont désirés dans les catégories modestes.

⁴⁴³ Site Manger bouger :

<https://www.mangerbouger.fr/l-essentiel/les-recommandations-sur-l-alimentation-l-activite-physique-et-la-sedentarite/augmenter/augmenter-les-fruits-et-legumes>.

⁴⁴⁴ Frauenfelder, A. (2008), « Consommations de viande, distinctions et régulations sociales », *Carnets de bord en sciences humaines*, n° 15, p. 60-63.

⁴⁴⁵ Barroux, R. et Boulo, J. (2012), « La viande plombe le bilan carbone des Français », *Le Monde*, 17 avril 2012, https://www.lemonde.fr/planete/article/2012/04/17/la-viande-plombe-le-bilan-carbone-des-francais_1686603_3244.html

⁴⁴⁶ Grignon, C. (1991), « Racisme et racisme de classe », *Critiques sociales*, n° 2, p. 3-12.

⁴⁴⁷ Deldrève, V., Candau, J. et Nous, C. (2021), *Effort environnemental et équité : les politiques publiques de l'eau et de la biodiversité en France*, Bruxelles, Peter Lang édition.

Le sentiment de culpabilité et d'exclusion pourrait être exacerbé, et d'autant plus violent qu'il s'agit ici des habitudes alimentaires, constitutives de l'identité des individus et des groupes sociaux. Ces injonctions répétées touchent enfin à la liberté de décision des individus, condition de leur reconnaissance comme sujets autonomes, et dont l'exercice du choix s'avère particulièrement limitée par ailleurs.

3. Transformer la contrainte subie en élément de fierté⁴⁴⁸

On relève, en milieu populaire, des pratiques alimentaires « bonnes pour l'environnement » et conformes aux recommandations officielles : choix « de saison » et de produits locaux quand les prix le permettent, consommation de légumes secs, faible consommation de viande pour certains individus, et plus largement éthique de la parcimonie, évitement du gâchis, habitude des privations et d'une vie « avec peu »⁴⁴⁹.

Ces pratiques ne sont pas conçues dans leur rapport à l'écologie. D'autres motifs les éclairent : l'habitude, le budget, le bon sens, la recherche du meilleur rapport qualité/prix, le soutien aux travailleurs locaux ou français. Toutes ces dimensions ne sont certes pas aussi valorisantes que lorsqu'il s'agit de « sauver la planète ». Elles devraient cependant être reconnues comme aussi légitimes que l'argument écologique qui sous-tend l'engagement des catégories aisées et diplômées⁴⁵⁰, mais dont nous venons de montrer qu'il n'est pas légitime pour tous.

Le discours environnemental, mobilisé pour inciter les individus à modifier leurs choix alimentaires pour la transition écologique, fait l'impasse sur des pratiques, des motifs non reconnus comme ces « petits gestes » qui comptent pour protéger l'environnement : elles sont invisibles et sans valeur⁴⁵¹.

Or ces éléments constituent des leviers importants sur lesquels devraient davantage s'appuyer les différentes politiques. Par-là, ces contraintes subies pourraient devenir objet de fierté et les actions en faveur de la transition écologique, plutôt que de constituer des éléments d'un possible renforcement de l'exclusion sociale, seraient à l'inverse des éléments intégrateurs. Il sera en effet difficile de progresser sur les questions de transition écologique avec les individus des classes populaires tant que les efforts qu'ils engagent au quotidien ne feront pas l'effet d'une identification et d'une reconnaissance.

À l'heure où, aux recommandations nutritionnelles s'ajoutent les injonctions environnementales, les enjeux s'avèrent importants pour les années à venir, puisqu'il s'agit désormais d'articuler questions sociales et questions environnementales dans une société particulièrement fragilisée.

⁴⁴⁸ Nous nous appuyons, ici, sur des éléments de la discussion de ces travaux lors de la séance du 15 septembre 2022 du groupe de travail du CNLE sur l'impact social de l'écologie.

⁴⁴⁹ Sansot, P. (1991), *Les gens de peu*, Paris, Puf.

⁴⁵⁰ Dubuisson-Quellier, S. (2009), *La consommation engagée*, Paris, Presses de Sciences Po ; Ginsburger, M. (2020), « De la norme à la pratique écocitoyenne. Position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté », *Revue française de sociologie*, vol. 61, n° 1, p. 43-78.

⁴⁵¹ Comby, J.-B. et Grossêté, M. (2012), « "Se montrer prévoyant" : une norme sociale diversement appropriée », *Sociologie, Op.cit.*,

Encadré – Matériaux et méthode

Ces analyses reposent sur la mobilisation de 151 entretiens semi-directifs conduits entre 2017 et 2023, menés en face à face (Tableau 1), réalisés dans le cadre de plusieurs projets conduits à l'INRAE : *Diet4Trans - Saisonnalité et contre-saisonnalité pour une alimentation durable* (n= 72), *FacilEat4All – Promouvoir une meilleure alimentation pour tous via le numérique* (n= 56), *EASY – Environment And SocietY* (n= 23). Les 151 entretiens ont été menés dans des échantillons diversifiés socialement (voir Tableau 1), avec 31 individus appartenant aux milieux modestes en emploi, et 32 en situation de précarité. L'échantillon est diversifié également en termes d'âge et de génération (avec des participants âgés de 19 à 64 ans), et de recrutement géographique : nous avons interrogé des individus dans plusieurs régions de France (Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Grand-Est, Bouches-du-Rhône, Bretagne, Nouvelle Aquitaine), en milieu urbain, périurbain et rural, ainsi que des individus ayant connu un parcours migratoire.

Tableau 1. Caractéristiques des enquêtés

Sexe	
Hommes	55
Femmes	96
PCS	
Agriculteurs	
	1
Indépendants	7
Cadres	30
Professions intermédiaires	
	40
Employés, ouvriers	31
Chômeurs longue durée / précarité	32
Étudiants	10
Total	151

Les entretiens portaient sur les habitudes alimentaires et sur les goûts, avec des questions particulières sur les aliments promus, ou à limiter, par les recommandations (les fruits et légumes, la viande et les légumes secs). Nous avons également questionné les individus sur la façon dont ils percevaient les relations entre leurs choix alimentaires, la santé et l'environnement.

Les entretiens semi-directifs ont été d'une durée moyenne d'une heure. Tous ont été enregistrés et retranscrits. Un premier corpus de 130 entretiens a été soumis à une triple analyse. Nous avons tout d'abord effectué une analyse de contenu et une analyse thématique, selon une grille élaborée à partir des thèmes des guides d'entretiens, et des thèmes qui sont

apparus lors de l'analyse de contenu. Une analyse lexicale a ensuite été conduite à l'aide du logiciel Hyperbase, afin de repérer les termes spécifiques de chaque entretien, et les différents champs thématiques et lexicaux. Nous avons enfin effectué un traitement plus quantitatif du matériau discursif (classifications ascendantes hiérarchiques (qui ont permis de faire apparaître les groupes d'individus aux caractéristiques homogènes dans l'ensemble hétérogène des entretiens), ainsi que des analyses factorielles, afin de repérer les principales oppositions dans la façon dont les individus se positionnaient face aux normes. Le corpus plus récent des 21 entretiens conduits, dans le cadre des travaux du CNLE, auprès de personnes accueillies aux Restos du Cœur et de salariés en insertion sont l'objet de travaux en cours (analyse de contenu et thématique, analyse lexicale).

Chapitre 9 : L'impact social des politiques de préservation de ressources hydriques – Limites et perspectives des politiques sociales de l'eau

Joan Cortinas Muñoz⁴⁵²

Durant l'été 2022, la France a été témoin d'une des sécheresses les plus sévères de son histoire récente. Les experts en climatologie, en hydrologie ainsi que le ministère de l'Environnement⁴⁵³ ont mis en évidence que cette diminution des ressources hydriques n'est pas un événement isolé, mais qu'elle se reproduira régulièrement en raison des effets du changement climatique. Ces effets incluent une réduction des précipitations durant certaines saisons, une concentration des précipitations sur des périodes très brèves, et une augmentation du volume d'eau évaporée due à l'augmentation des températures⁴⁵⁴. Le Centre d'Information sur l'Eau (CIEAU) anticipe une diminution de 30 % des ressources en eau à l'échelle nationale d'ici 2050⁴⁵⁵.

Confrontés à une diminution structurelle de la quantité d'eau disponible, il est impératif d'élaborer des stratégies pour diminuer les prélèvements d'eau, en plus des limitations d'utilisation occasionnellement imposées, particulièrement durant la saison estivale. Le gouvernement a récemment mis l'accent sur la diminution de la consommation d'eau dans son plan de lutte contre la sécheresse. Toutefois, la diminution de la consommation peut provoquer une augmentation des factures d'eau, aggravant les problèmes d'accès à l'eau potable pour les ménages pauvres et modestes non pauvres⁴⁵⁶. En effet, l'industrie de l'eau est une industrie à coûts fixes, les coûts de production et de distribution de l'eau ne varient pas significativement en fonction de la demande. Par conséquent, les tarifs pour les abonnés sont plus bas lorsque la demande est élevée. De plus, à la différence d'autres pays, les services d'eau potable en France sont basés sur le principe de la récupération intégrale des coûts, qui stipule que les coûts fixes et variables de la production et de la distribution d'eau potable doivent être entièrement couverts par les consommateurs via leurs factures d'eau.

La hausse potentielle de la facture d'eau pour les ménages à faibles revenus est également attribuable aux investissements requis pour la mise en place de réseaux plus performants, présentant moins de fuites, ainsi qu'aux efforts nécessaires pour se conformer aux normes réglementaires en matière de qualité de l'eau, qui sont actuellement en évolution. De

⁴⁵² Maître de conférences en sociologie, Université de Bordeaux, Centre Émile Durkheim.

⁴⁵³ Le Monde (2022), « Juillet 2022 devient le deuxième mois le plus sec jamais enregistré », *Le Monde*, Juillet 2022 devient le deuxième mois le plus sec jamais enregistré ([lemonde.fr](https://www.lemonde.fr)) ; Garric, A. (2022), « On trottine lentement derrière un climat qui change vite », *Le Monde*, « [On trottine lentement derrière un climat qui change vite](https://www.lemonde.fr) » ([lemonde.fr](https://www.lemonde.fr)) ; Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (2023), « Sécheresse en France », [Sécheresse en France | Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](https://ecologie.gouv.fr)

⁴⁵⁴ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (2023), « Sécheresse en France », *Op.cit.*,

⁴⁵⁵ Centre d'Information sur l'Eau (2022), « Les ressources en France et dans le monde », [Ressources en eau France et dans le monde | Centre d'information sur l'eau \(cieau.com\)](https://cieau.com)

⁴⁵⁶ Ménages Pauvres : Niveau de vie inférieur à 60 % du niveau de vie médian (1 041 euros par mois) ; Ménages modestes non pauvres : Niveau de vie entre le seuil de pauvreté et le quatrième décile de niveau de vie (1 041 à 1 551 euros par mois) : DREES (2019). *Minimas sociaux et prestations sociales - Ménages aux revenus modestes et redistribution* - Édition 2019.

plus, de nouvelles exigences en matière d'accès universel à l'eau ont été instaurées en décembre 2022, entraînant des coûts additionnels pour les fournisseurs d'eau et, par ricochet, pour les usagers de ces services.

L'augmentation actuelle et prévue des tarifs de l'eau nécessite l'instauration de mesures compensatoires par les fournisseurs afin d'assurer la disponibilité du service pour les ménages à faible revenu et raccordés aux réseaux d'eau. Dans cette optique, une politique sociale de l'eau est mise en place via des systèmes d'aides directes - tels que le chèque eau, des aides pour gérer les dettes, etc. - ou des systèmes de tarification préférentielle, voire gratuite, pour les volumes d'eau considérés comme essentiels.

Dans cette étude, nous allons examiner l'efficacité de ces systèmes à l'aune des véritables problèmes d'accès aux services d'eau potable et d'assainissement pour les ménages à faible revenu. Cette analyse se déroulera en quatre phases. Tout d'abord, nous établirons le contexte en ce qui concerne la disponibilité de l'eau en France et les décisions politiques qui ont été prises pour favoriser une gestion de l'eau qui concilie la préservation des ressources et les besoins en eau pour les consommateurs domestiques, commerciaux, agricoles et industriels. Nous analyserons ainsi les problèmes d'accès à l'eau potable et aux services d'assainissement qui existent en France pour les ménages à faible revenu. Par la suite, nous nous pencherons sur le cadre législatif sur lequel les opérateurs de services d'eau peuvent s'appuyer pour concevoir les dispositifs d'accès pour les ménages à faible revenu dont ils sont responsables. Cette analyse est cruciale car ce cadre législatif définit en quelque sorte le champ d'action des opérateurs. L'objectif de cette analyse est de mettre en évidence les écarts entre les véritables problèmes d'accès et la perception implicite de ces problèmes véhiculée par le cadre réglementaire.

Dans un deuxième temps, nous examinerons les dispositifs de la politique sociale de l'eau réellement mis en place par les opérateurs d'eau, notamment les tarifs sociaux et les aides forfaitaires qui sont jusqu'à présent les mesures les plus adoptées par les opérateurs. L'objectif est également de mettre en évidence les écarts ou les correspondances entre ces dispositifs et les problèmes d'accès à l'eau des ménages pauvres et modestes non-pauvres, ainsi que les difficultés rencontrées par ces opérateurs dans la mise en œuvre de ces dispositifs.

Ce rapport se conclut par une série de recommandations visant à améliorer les cadres et les dispositifs destinés à garantir l'accessibilité aux services d'eau potable et d'assainissement pour les ménages à faible revenu, dans un contexte d'augmentation des tarifs de ces services.

Notre étude se fonde sur des enquêtes en sciences sociales, qui ont abordé les difficultés d'accès aux services d'eau potable et d'assainissement en utilisant des méthodologies qualitatives. En effet, les recherches utilisées visent à comprendre ces problèmes d'accès en examinant le contexte et les conditions de vie dans lesquels ils se produisent. Cette approche ascendante, enracinée dans les réalités et les environnements de vie, fait partie d'une démarche qui repose sur l'idée que les problèmes d'accès aux services d'eau sont de nature sociale, c'est-à-dire qu'ils prennent leur sens dans l'ensemble des conditions d'existence - logement, santé, situation professionnelle, situation familiale, type de territoire etc. - des individus qui en sont victimes.

Concernant le contexte juridique, notre approche repose sur l'analyse des différentes législations qui ont établi la notion d'accès aux services d'eau. Nos études s'appuient également sur les travaux de juristes ayant examiné ces lois.

L'analyse des pratiques concrètes des opérateurs d'eau s'appuie essentiellement sur un ensemble d'entretiens (n= 17) que nous avons effectués auprès des fournisseurs considérés

comme des précurseurs dans la mise en place des politiques sociales de l'eau. Lors de la sélection de ces pionniers, nous avons tenté de varier le type de territoire analysé - à savoir, territoire rural, ville de taille moyenne et grande métropole - bien que cette variation ait été restreinte par la réalité. En effet, nous n'avons pas trouvé de territoire rural qui mette en œuvre des mesures d'accessibilité aux services d'eau potable et d'assainissement. Cependant, nous avons pu collaborer avec deux syndicats d'eau - qui desservent de très petites villes touristiques. Au final, nous avons questionné les responsables des politiques sociales de l'eau de sept métropoles, d'une communauté de communes dans une région touristique et d'une municipalité également située dans une région touristique.

Concernant les recommandations, nous avons tiré des enseignements des résultats de nos recherches sur le terrain - le feedback des participants interrogés -, des études du Conseil National des politiques de Lutte contre la pauvreté et l'Exclusion sociale (CNLE)⁴⁵⁷ sur les Budgets de Référence (BdR) et la pauvreté, des recherches scientifiques en sciences humaines et sociales critiques des dispositifs existants, ainsi que de l'expertise de chercheurs et de consultants qui ont collaboré avec les collectivités que nous avons analysées.

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une étude plus vaste menée par le CNLE, visant à évaluer l'impact social de la transition écologique.

1. Préserver les ressources hydriques : Vers une augmentation du prix des services d'eau potable et d'assainissement

1.1. Changement climatique et disponibilité hydrique en France

Le réchauffement climatique modifie la quantité d'eau accessible en France. En premier lieu, la dissolution rapide des glaciers est en cours, avec une prévision de disparition de la majorité d'entre eux en Europe d'ici 2100. La fonction régulatrice des glaciers, qui stocke l'eau sous forme solide pour la libérer sous forme liquide en été, s'estompe, affectant la quantité d'eau disponible en été⁴⁵⁸. De plus, les régimes de précipitations sont en train de changer, entraînant une succession de sécheresses prolongées et de pluies torrentielles, ce qui complique la rétention d'eau par les sols et les processus d'infiltration. La fluctuation des précipitations d'une année à l'autre rend également la gestion de l'eau plus complexe. Les précipitations devraient diminuer dans le sud de l'Europe⁴⁵⁹.

En France métropolitaine, la quantité d'eau renouvelable - celle qui est exploitable pour répondre à nos besoins sans compromettre les ressources futures - a connu une chute de 14 % entre 1990-2001 et 2002-2018⁴⁶⁰, passant de 229 milliards de m³ à 197 milliards de m³. Le

⁴⁵⁷ Lelièvre, M. (dir.) (2022), *Les budgets de référence en milieu rural, en ville moyenne et en Métropole Grand Paris - Nouvelles pistes pour l'inclusion sociale*, Paris, CNLE, [les-budgets-de-reference-nouvelles-pistes-insclusion-sociale-rapport-2022-cnle.pdf \(sante.gouv.fr\)](https://les-budgets-de-reference-nouvelles-pistes-insclusion-sociale-rapport-2022-cnle.pdf) ; Duvoux, N. et Lelièvre, M. (dir.), (2021), *La pauvreté démultipliée - Dimensions, processus et réponses* - Printemps 2020|Printemps 2021, Paris, CNLE, [279846.pdf\(vie-publique.fr\)](https://279846.pdf(vie-publique.fr))

⁴⁵⁸ Belrhiti, C., Cukierman, C., Richard, A. et Sol, J. (2022), *Rapport d'information sur l'avenir de l'eau*. Sénat, Rapport n° 142, enregistré à la Présidence du Sénat le 24 novembre 2022, [r22-1421.pdf\(senat.fr\)](https://r22-1421.pdf(senat.fr))

⁴⁵⁹ *Ibid.*, p. 34.

⁴⁶⁰ Cours des comptes. (2023), *La gestion quantitative de l'eau en période de changement climatique*, Exercices 2016-2022, Rapport public thématique, p. 10.

consensus scientifique actuel prévoit une baisse des précipitations estivales (entre 16 et 23 %⁴⁶¹) et une diminution significative des débits annuels moyens des rivières, de l'ordre de 10 à 40 %. Les eaux souterraines ne sont pas épargnées. Le taux de recharge des nappes phréatiques devrait ralentir. La diminution des volumes d'eau dans les rivières et les nappes souterraines complique l'atteinte du « bon état » tel que stipulé dans la directive cadre sur l'eau⁴⁶². La concentration des polluants augmente lorsque le volume d'eau dans lequel ils sont déversés diminue. Par conséquent, le traitement de l'eau pour la rendre potable devient plus complexe et nécessite des quantités croissantes de produits réactifs et d'énergie, ce qui augmente les coûts⁴⁶³.

Aux manifestations physiques associées au changement climatique, il faut ajouter l'impact des pressions anthropiques sur les ressources qui exacerbent les effets de disponibilité que nous venons d'illustrer. L'expansion urbaine et la conséquente artificialisation des terres entraînent une imperméabilisation des sols, nuisant ainsi à la recharge des aquifères⁴⁶⁴. La déforestation provoque une perte des fonctions de filtration de l'eau effectuée par les racines des arbres, ce qui entraîne une détérioration de la qualité de l'eau disponible. Enfin, les régions côtières sont confrontées à des phénomènes d'intrusion d'eau salée dans les nappes phréatiques. Lorsque l'eau douce se fait rare, l'eau salée remonte et contamine l'aquifère de façon irréversible.

Ces phénomènes se manifesteront de diverses manières selon les territoires en France. Chaque contexte présente des dynamiques spécifiques en fonction de sa réalité hydrographique, climatique et des pressions anthropiques qui lui sont propres. Cependant, il est certain que les six bassins qui fournissent de l'eau potable à la France métropolitaine (Bassin Adour-Garonne, bassin Rhône-Méditerranée-Corse, bassin Loire-Bretagne, bassin Seine-Normandie, bassin Artois-Picardie, bassin Rhin-Meuse) subiront une baisse rapide et très marquée de l'accès à la ressource en eau pendant l'été⁴⁶⁵. Il est donc impératif de réaliser d'importantes économies d'eau, pour tous les usagers, de manière durable sur l'ensemble du territoire métropolitain.

1.2. La sobriété hydrique comme réponse politique

Le président de la République a dévoilé le Plan eau du gouvernement le 30 mars 2023, qui tient compte de la nécessité impérieuse de sobriété en exigeant une diminution de 10 % des prélèvements et de la consommation d'eau d'ici 2030. En ce qui concerne l'eau potable, cet objectif doit être atteint principalement en réduisant les fuites dans les réseaux, en distribuant des kits hydro-économies et des récupérateurs d'eau de pluie aux usagers. Les opérateurs mettent également en place des campagnes de sensibilisation pour encourager à la réduction de la consommation. Les pertes moyennes d'un réseau s'élèvent à environ 20 % par an, soit légèrement plus d'1 milliard de m³ sur les 5 milliards de m³ prélevés. L'Union Européenne (UE) estime que les investissements annuels nécessaires pour optimiser le réseau de distribution et d'assainissement s'élèvent à 1 à 3 milliards d'euros supplémentaires⁴⁶⁶. Ces investissements

⁴⁶¹ Belrhiti, C., Cukierman, C., Richard, A. et Sol, J. (2022), *Rapport d'information sur l'avenir de l'eau*, Op.cit., p. 37.

⁴⁶² Cours des comptes. (2023), *La gestion quantitative de l'eau en période de changement climatique*, Exercices 2016-2022, Op.cit., p. 11.

⁴⁶³ Ibid., p. 11.

⁴⁶⁴ Belrhiti, C., Cukierman, C., Richard, A. et Sol, J. (2022), *Rapport d'information sur l'avenir de l'eau*, Op.cit., p. 36.

⁴⁶⁵ Ibid., p. 41.

⁴⁶⁶ Barrault, J., Couderc, L., Le Floch, J., Masson, P., Salvetti, M. et Saussier, S. (2023), « Quel(s) modèle(s) de financement des économies d'eau pour les services publics d'eau et d'assainissement ? », *Policy papers* de la

relèvent de la responsabilité des opérateurs d'eau, qui doivent donc identifier et mobiliser des ressources financières importantes pour s'adapter à la nouvelle situation hydrique.

Dans le contexte du plan d'action pour la transition écologique, le gouvernement français a mis en place en décembre 2022 quatre documents législatifs qui détaillent les responsabilités des fournisseurs d'eau en termes de qualité et d'accès à l'eau potable. Cela comprend l'ordonnance n° 2022-1611 qui met en œuvre la directive (UE) 2020/2184 du 16 décembre 2020 concernant la qualité de l'eau pour la consommation humaine, souvent désignée sous le nom de « directive eau potable »⁴⁶⁷, le décret n° 2022-1720 du 29 décembre 2022 portant sur la sécurité sanitaire de l'eau pour la consommation humaine⁴⁶⁸, le décret n° 2022-1721 du 29 décembre 2022 visant à améliorer l'accès de tous à l'eau pour la consommation humaine⁴⁶⁹ et l'arrêté du 30 décembre 2022 qui modifie l'arrêté du 11 janvier 2007 sur les seuils et normes de qualité pour les eaux brutes et les eaux destinées à la consommation humaine⁴⁷⁰. Ces nouvelles exigences en matière de qualité de l'eau et d'accès à l'eau pour les individus non reliés aux réseaux de distribution et d'assainissement nécessitent des investissements supplémentaires.

Les réglementations concernant la sécurité sanitaire de l'eau potable et de l'assainissement ont été mises à jour pour inclure de nouvelles normes sur certains polluants présents dans l'eau du robinet. Les limites de qualité pour l'antimoine, le bore et le sélénium ont été augmentées, tandis que celles pour le plomb et le chrome ont été réduites. Les eaux brutes sont désormais soumises aux mêmes exigences de qualité que l'eau distribuée en ce qui concerne le bore, le sélénium, les pesticides et les per- et poly-fluoroalkylées (PFAS). Une nouvelle limite de qualité de 20 µg/l a également été établie pour le nickel. Ces réglementations incluent également de nouveaux paramètres de contrôle sanitaire pour l'eau potable distribuée, notamment l'ajout de sous-produits de désinfection (chlorates, chlorite, acides haloacétiques), d'une toxine produite par des cyanobactéries (microcystines totales), de l'uranium chimique, du chrome VI et des PFAS. En résumé, les fournisseurs d'eau sont désormais tenus de produire et de traiter l'eau selon des normes de qualité plus strictes.

Deuxièmement, le décret stipule que les gestionnaires d'eau potable doivent élaborer un Plan de Gestion de Sécurité Sanitaire de l'Eau (PGSSE) qui couvre l'intégralité du processus de production, allant de la zone de captage à la sortie du robinet. Ces plans englobent l'évaluation des risques, les stratégies pour les contrôler et la surveillance conséquente de l'eau.

Chaire Économie des Partenariats Publics - Privés [EPPP], n° 8, [En ligne], [Policy Papers – Chaire EPPP \(chaire-eppp.org\)](#).

⁴⁶⁷ Ordonnance n° 2022-1611 du 22 décembre 2022 relative à l'accès et à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine, [Ordonnance n° 2022-1611 du 22 décembre 2022 relative à l'accès et à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

⁴⁶⁸ Décret n° 2022-1720 du 29 décembre 2022 relatif à la sécurité sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine, [Décret n° 2022-1720 du 29 décembre 2022 relatif à la sécurité sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

⁴⁶⁹ Décret n° 2022-1721 du 29 décembre 2022 relatif à l'amélioration des conditions d'accès de tous à l'eau destinée à la consommation humaine, [Décret n° 2022-1721 du 29 décembre 2022 relatif à l'amélioration des conditions d'accès de tous à l'eau destinée à la consommation humaine - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

⁴⁷⁰ Arrêté du 30 décembre 2022 modifiant l'arrêté du 11 janvier 2007 relatif aux limites et références de qualité des eaux brutes et des eaux destinées à la consommation humaine mentionnées aux articles R. 1321-2, R. 1321-3, R. 1321-7 et R. 1321-38 du code de la santé publique, [Arrêté du 30 décembre 2022 modifiant l'arrêté du 11 janvier 2007 relatif aux limites et références de qualité des eaux brutes et des eaux destinées à la consommation humaine mentionnées aux articles R. 1321-2, R. 1321-3, R. 1321-7 et R. 1321-38 du code de la santé publique - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

Enfin, il sera obligatoire d'établir un plan d'action pour les zones de captage où la qualité de l'eau est dégradée ou en voie de dégradation, afin de contrer les pollutions diffuses d'origine agricole ou industrielle à la source. Jusqu'à présent, ce type d'action était optionnel.

Le décret n° 2022-1721⁴⁷¹ stipule que les opérateurs, en collaboration avec les collectivités ou les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), ont la responsabilité de garantir l'accessibilité quotidienne à l'eau potable pour chaque individu. Que ce soit à domicile, dans leur lieu de vie ou à proximité, chaque personne doit avoir accès à une quantité d'eau suffisante pour satisfaire ses besoins de consommation, de préparation et de cuisson des aliments, d'hygiène personnelle et générale, ainsi que pour maintenir la propreté de son lieu de résidence. La quantité d'eau nécessaire varie entre cinquante et cent litres par personne et par jour, en fonction des situations individuelles, comme le précise le décret. Pour atteindre cet objectif, les opérateurs doivent mettre en œuvre des actions pour les personnes non raccordées, telles que de nouveaux raccordements, l'installation ou la réparation de fontaines publiques, et l'accompagnement des personnes ayant des difficultés d'accès à l'eau.

Pour gérer les dépenses découlant de ces nouvelles obligations réglementaires, les opérateurs ne peuvent compter que sur les revenus provenant de la facturation de l'eau. En effet, le modèle économique des fournisseurs d'eau potable et d'assainissement repose sur le principe du recouvrement total des coûts, communément appelé « le principe de l'eau paie l'eau ». Selon ce modèle de gestion financière, deux solutions se présentent pour couvrir les nouveaux coûts liés aux exigences environnementales et à l'accessibilité pour les personnes non raccordées : augmenter la consommation (les ventes) ou augmenter les tarifs du service d'eau potable et d'assainissement dans ses parties fixes (abonnement) et/ou variables (consommation). La première solution est en contradiction avec l'impératif de sobriété. Par conséquent, et compte tenu des règles actuelles de gestion financière, l'augmentation du tarif du service est presque la seule option possible.

Nous n'avons pas réussi à dénicher des données nationales sur l'augmentation potentielle des factures d'eau en raison des nouvelles obligations environnementales et sociales qui incombent aux fournisseurs d'eau. Cependant, nous avons deux approximations intéressantes fournies par les opérateurs eux-mêmes. La première est une estimation du coût supplémentaire par facture et par an lié à la rénovation des réseaux de distribution et d'assainissement, réalisée par l'Union des Industries et des Entreprises de l'Eau (UIE). Selon un rapport de 2022⁴⁷², les investissements nécessaires à réaliser par les services d'eau pour respecter cette trajectoire de sobriété sont estimés entre 15 et 45 euros, en fonction des réseaux, pour la facture annuelle correspondant à une consommation type d'un foyer de trois personnes. À ce coût supplémentaire pour l'eau potable, il faudrait ajouter le coût supplémentaire lié aux investissements nécessaires pour les services d'assainissement, estimés entre 7,5 et 30 euros par an pour le même type de foyer. Au total, l'augmentation de la facture pour un foyer de trois personnes avec une consommation moyenne irait, si les différents coûts supplémentaires étaient répercutés sur le consommateur, de 22,5 à 75 euros annuels. Ces augmentations seraient d'autant plus importantes que la consommation est supposée baisser, ce qui implique

⁴⁷¹ Décret n° 2022-1721 du 29 décembre 2022 relatif à l'amélioration des conditions d'accès de tous à l'eau destinée à la consommation humaine, *Op.cit.*

⁴⁷² Barrault, J., Couderc, L., Le Floch, J., Masson, P., Salvetti, M. et Saussier, S. (2023), « Quel(s) modèle(s) de financement des économies d'eau pour les services publics d'eau et d'assainissement ? », *Policy papers* de la Chaire Économie des Partenariats Publics - Privés [EPPIP], *Op.cit.*

d'augmenter le coût du mètre cube⁴⁷³. En somme, la facture moyenne selon l'UIE pourrait augmenter de 4,5 % à 14,9 % du fait des seuls investissements liés à une amélioration des réseaux.

Selon les entretiens que nous avons menés avec plusieurs opérateurs, ceux-ci prévoient une hausse moyenne du tarif de l'eau de 50 %. En d'autres termes, le coût moyen du mètre cube au niveau national d'eau passerait de 4 euros à 9 euros si l'ensemble des coûts supplémentaires engendrés par les exigences écologiques et sociales étaient supportés par les usagers des services.

Si cette augmentation était répercutée sur tous les usagers, indépendamment de leurs revenus, les impératifs écologiques pourraient accroître les inégalités sociales. En effet, face à une augmentation significative du prix de l'eau, l'effort budgétaire à fournir serait plus important pour les ménages à faibles revenus. Les efforts de transition écologique seraient donc inégalement répartis - les plus pauvres seraient pénalisés - et deviendraient une source d'injustice environnementale⁴⁷⁴.

1.3 Les inégalités par type d'usager et par territoire

Ces inégalités environnementales affectant les foyers à faible revenu pourraient aussi être exacerbées par des inégalités structurelles susceptibles de les intensifier.

La première inégalité structurelle concerne la répartition des redevances par type d'usager, destinées aux agences de l'eau. Ces agences, qui sont les principaux acteurs d'une gestion plus durable des ressources en eau, sont financées par les redevances payées par les usagers, qu'ils soient agricoles, industriels ou domestiques. Toutefois, ces montants sont payés par tous les usagers, sans tenir compte de diverses considérations écologiques ou économiques.

Pour illustrer ce point, il est nécessaire de souligner que l'approvisionnement en eau potable représente environ les trois quarts du montant total des redevances pour prélèvement d'eau pendant la période 2016-2022 au niveau national. Cependant, cette proportion ne reflète pas sa part réelle dans les prélèvements d'eau, qui ne représente que 17 % du total. En outre, les redevances collectées par les agences de l'eau pour des usages économiques et de refroidissement représentent 19 % du total, alors que ces usages représentent 58 % des prélèvements. De plus, les redevances payées par les irrigants sont les mêmes partout, même lorsqu'ils se trouvent dans une zone où l'eau est rare. Les agences établissent des seuils à partir desquels la redevance n'est pas due (7000 m³). Ces seuils sont variables et peuvent avantager les irrigants. Il est donc évident que la répartition des redevances pour prélèvement d'eau ne correspond pas proportionnellement aux différents usages et pressions exercées sur l'eau⁴⁷⁵.

Ces inégalités dans l'établissement des redevances entre différents types d'usagers ne tiennent aucunement compte de la puissance économique des usagers. En effet, la redevance ne prend pas en considération les disparités en termes de richesse générée par l'utilisation de la ressource. Il est à noter que les revenus provenant des redevances pour les autres usages économiques et le refroidissement industriel ne représentent qu'une faible proportion, soit 9 %,

⁴⁷³ Il y a d'autres alternatives que de simplement répercuter tout sur la facture en réduisant les coûts opérationnels. Néanmoins, ces options alternatives sont rarement exploitées par les opérateurs : des solutions qui s'appuient sur la nature, l'énergie solaire, une gestion améliorée, une meilleure gestion des eaux non conventionnelles.

⁴⁷⁴ Deldrève, V. (2015), *Pour une sociologie des inégalités environnementales*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang.

⁴⁷⁵ Cours des comptes. (2023), *La gestion quantitative de l'eau en période de changement climatique*, Op.cit., p. 113.

des redevances de prélèvement de l'Agence de l'eau Seine-Normandie. Cela est d'autant plus surprenant que le secteur industriel du bassin représente à lui seul 30 % du secteur au niveau national en termes de valeur ajoutée⁴⁷⁶.

En résumé, il apparaît que les recettes issues des redevances pour prélèvements ne sont pas en adéquation avec la pression exercée sur la ressource par les différents usages. Il semble que la logique de rendement fiscal prédomine sur l'objectif incitatif, alors que le but de ces redevances est de faire assumer aux usagers le coût de la rareté et la qualité de la ressource qu'ils prélèvent.

Ces disparités entre les diverses catégories d'utilisateurs se révèlent aussi dans certaines régions en ce qui concerne les efforts exigés des différents types d'utilisateurs et les tarifs imposés. Il est important de souligner que les consommateurs industriels ont la possibilité de jouir d'un coût de l'eau inférieur à celui des consommateurs domestiques. Cette situation provoque une réduction des revenus pour les opérateurs et un surcoût pour les consommateurs domestiques. Un cas concret est celui de la Vendée. En 2020, 21 % de l'eau potable en Vendée était consommée par seulement 0,2 % des abonnés, désignés comme « gros consommateurs » (consommant plus de 6 000 m³ par an). Le plan départemental pour garantir l'approvisionnement en eau potable se base sur une prévision des besoins qui met l'accent sur les économies à réaliser par les particuliers⁴⁷⁷. Les petites entreprises, les collectivités, l'agriculture et les industries conservent l'avantage de leurs volumes tout en payant des tarifs moins élevés que les consommateurs domestiques.

Dans ce contexte, le prix de l'eau potable et de l'assainissement est envisagé comme un élément d'ajustement des défis industriels et agricoles des régions. En d'autres termes, lors de l'élaboration des tarifs pour l'agriculture et l'industrie, les intérêts des acteurs économiques sont considérés au même titre que les défis écologiques associés à ces activités économiques. Les règles d'équilibre entre ces deux défis varient selon les régions. Il semble nécessaire de progresser vers une priorisation des défis écologiques.

Le modèle économique concernant l'eau potable et l'assainissement engendre des inégalités territoriales et affecte les capacités des opérateurs à répondre aux exigences écologiques et sociales. En effet, les coûts fixes liés aux services d'eau potable et d'assainissement, tels que le renouvellement, l'entretien et le remplacement des infrastructures, représentent en moyenne 80 % à 90 % des coûts totaux. Par conséquent, le coût des services diminue avec le nombre d'utilisateurs par mètre de réseau, permettant une répartition plus équitable des coûts fixes. Ainsi, les augmentations de prix des services de l'eau peuvent être maîtrisées dans les zones à forte densité de population. Dans ces zones, il est également plus facile de dégager un budget pour absorber les augmentations de prix tout en limitant les risques politiques associés à une telle augmentation, car elle sera minime. Cependant, les communes moins densément peuplées, principalement les communes rurales, se retrouvent en situation de désavantage par rapport aux villes et métropoles. Cela entraîne une inégalité territoriale basée sur la densité de population, qui peut pénaliser les populations modestes de ces zones peu peuplées.

L'impératif écologique, pour toutes les raisons précédemment évoquées, peut engendrer une injustice sociale. En effet, la hausse des tarifs des services peut avoir un impact plus important sur les ménages les plus modestes si aucune mesure n'est prise pour équilibrer les

⁴⁷⁶ *Ibid.*, p. 111.

⁴⁷⁷ *Ibid.*, p. 106.

efforts budgétaires à fournir entre les différents types d'usagers, les territoires et les catégories d'usagers en fonction de leurs revenus. L'inaction pourrait accentuer ce que l'on qualifie de précarité hydrique, une réalité déjà existante. Il nous paraît essentiel de connaître les sources et les modalités des précarités hydriques actuelles afin de comprendre les formes dans lesquelles l'augmentation des prix de l'eau pourrait les aggraver.

1.4. La précarité hydrique : une dimension d'une précarité globale

Dans cette section, nous examinons la problématique de l'accès à l'eau dans les foyers pauvres et modestes non-pauvres. Plus précisément, nous nous intéressons aux risques liés à l'augmentation des tarifs de l'eau pour ces foyers. Nous supposons que ces problèmes ne feront que s'aggraver dans un contexte de hausse des tarifs. Notre but est de faire un état des lieux des connaissances actuelles sur les difficultés rencontrées par ces foyers reliés au réseau d'eau, que ce soit pour accéder à une quantité d'eau suffisante pour répondre à leurs besoins, ou pour gérer les contraintes financières liées au paiement des factures d'eau. Malheureusement, ces connaissances sont très limitées pour deux raisons principales. D'une part, il y a peu de recherches dans les domaines des sciences humaines et sociales sur ce sujet. D'autre part, les quelques études existantes reposent sur des données provenant de foyers en situation de non-paiement de leurs factures d'eau, ou sur des informations fournies par des institutions accueillant des personnes - souvent bénéficiaires de minima sociaux et fréquentant les institutions d'aide sociale - qui rencontrent des difficultés pour accéder à l'eau, que ce soit matériellement ou financièrement. Il est indéniable qu'il est nécessaire de prendre en compte qu'il existe d'autres individus et donc des situations qui échappent à ces deux sources d'information et qui méritent d'être étudiées.

En effet, il est impératif d'adopter une approche plus systématique pour aborder les problèmes de précarité hydrique - accès insuffisant à l'eau pour satisfaire aux besoins de base en matière d'alimentation, hygiène corporelle et propreté du logement - touchant les individus qui, bien qu'ils ne soient pas en situation d'impayé et ne bénéficient pas de l'aide sociale, sont potentiellement susceptibles de se retrouver en situation de précarité hydrique. Cela concerne les travailleurs à faible revenu, les chômeurs, les petites retraites, les parents isolés, les étudiants, etc. Il serait aussi pertinent de traiter cette question en prenant en compte de manière plus systématique les déterminants sociaux susceptibles de faire varier les causes et les modalités de ces précarités : situation géographique (rurale, périurbaine, urbaine), composition du foyer, niveau de revenus, âge ou étapes de la vie (jeunesse, âge adulte, vieillesse).

Le premier constat tiré des recherches existantes⁴⁷⁸ sur la précarité en eau est que celle-ci n'est qu'une facette d'une précarité plus globale. Autrement dit, les individus qui se trouvent en situation de précarité en eau sont également confrontés à une précarité en matière d'alimentation, de santé, d'énergie, etc. Comme cela a déjà été démontré dans des travaux antérieurs du CNLE, la pauvreté est un phénomène multidimensionnel⁴⁷⁹.

⁴⁷⁸ Tsanga Tabi, M. (2018), *Analyse des difficultés d'accès à l'eau des ménages en impayé et du ressenti de la qualité de prise en charge de ces ménages par les distributeurs d'eau en France*, Rapport de recherche, [En ligne], [Rapport étude accès à l'eau.pdf \(inrae.fr\)](#) ; FORS Recherche sociale et Citexia. (2015), *Étude portant sur la mise en place de dispositifs expérimentaux d'accès social à l'eau potable à l'échelle de Grenoble Alpes Métropole*. Document de travail non publié.; Caillaud, K. et al. (2020). Exploration des pratiques de consommation et des usages domestiques de l'eau potable, et leur structuration, Rapport de recherche, Bordeaux.

⁴⁷⁹ Duvoux, N. et Lelièvre, M. (dir.), (2021), *La pauvreté démultipliée - Dimensions, processus et réponses - Op.cit.*,

Par conséquent, la précarité hydrique n'est pas nécessairement liée à un coût élevé des services associés, mais plutôt à l'incapacité d'un ménage à faire face à l'ensemble de ses dépenses contraintes. La facture d'eau devient alors une variable d'ajustement budgétaire. En tant que telle, les ménages peuvent choisir de ne pas payer leurs factures, se mettant ainsi en situation de défaut de paiement. Parfois, ils peuvent ajuster leurs dépenses en diminuant leurs consommations d'eau. Dans ce dernier cas, les usagers peuvent rester invisibles aux yeux des dispositifs d'aide, mais ils n'en demeurent pas moins en situation de précarité hydrique.

Comme l'illustrent les recherches effectuées par le CNLE⁴⁸⁰, la précarité s'inscrit dans une logique cumulative. Cette caractéristique intrinsèque à la précarité se retrouve également dans les situations de précarité hydrique. Par exemple, les individus confrontés à une précarité économique sont plus enclins à résider dans des logements dégradés ou en mauvais état. Au sein de ces logements, qu'ils soient privés ou sociaux, des installations vétustes - comme des canalisations défectueuses présentant des fuites, ou des chaudières collectives mal entretenues - engendrent une surconsommation d'eau. Cette surconsommation se traduit par des factures d'eau supérieures à la moyenne, ce qui peut mettre à mal les budgets les plus modestes. En théorie, dans de telles situations, les propriétaires sont censés intervenir pour remédier aux installations défectueuses. Cependant, les études démontrent que ce n'est pas systématiquement le cas⁴⁸¹.

Les ménages à revenu modique sont souvent équipés d'appareils électroménagers d'ancienne génération, qui se révèlent moins efficaces en termes d'économie d'eau. En conséquence, leur consommation d'eau pour les tâches quotidiennes excède généralement la moyenne. Confrontés à cette réalité, ces ménages peuvent se voir contraints de choisir entre l'inexécution de leurs obligations financières, telles que le paiement de leurs factures d'eau, ou la limitation de leur consommation d'eau. Cette problématique ne se limite pas uniquement aux locataires, elle touche également les personnes âgées avec des pensions de retraite modestes qui sont propriétaires de leur logement. Ces individus n'ont souvent pas les ressources financières nécessaires pour assurer l'entretien ou le réglage adéquat de certains équipements, comme les chauffe-eaux encrassés ou les systèmes de pression d'eau surdimensionnés⁴⁸².

Parfois, les situations de précarité globale peuvent avoir des conséquences sur la santé mentale des individus, ce qui peut conduire à une consommation d'eau supérieure à la moyenne. Par exemple, ils peuvent oublier de fermer les robinets, ou négliger la réparation des robinets ou des toilettes qui fuient.

Pour conclure, il est important de souligner que la précarité hydrique peut être une conséquence directe du système de facturation. Bien que cette problématique puisse sembler mineure en comparaison à d'autres formes de précarité, elle mérite néanmoins notre attention. Plusieurs études indiquent que dans les logements collectifs dépourvus de compteurs d'eau individuels, la facture d'eau est calculée en fonction de la surface des logements. Cette méthode de calcul engendre inévitablement des inégalités, car une personne vivant seule et une famille de cinq personnes paieront la même somme si leurs logements ont la même superficie.

Par ailleurs, la précarité hydrique peut également résulter de la surfacturation pratiquée par certains bailleurs lors de la revente de l'eau chaude, initialement achetée à l'opérateur. Dans

⁴⁸⁰ Duvoux, N. et Lelièvre, M. (dir.), (2021), *La pauvreté démultipliée - Dimensions, processus et réponses - Op.cit.*,

⁴⁸¹ FORS Recherche sociale et Citelia. (2015), *Étude portant sur la mise en place de dispositifs expérimentaux d'accès social à l'eau potable à l'échelle de Grenoble Alpes Métropole*, *Op.cit.*

⁴⁸² *Ibid.*, p. 38.

ce contexte, ils peuvent surfacturer l'eau, créant ainsi des situations de précarité hydrique. Enfin, il a été signalé que certains bailleurs surfacturent l'eau lors des opérations de régularisation des charges de fin d'année.

Si la précarité hydrique est, dans la plupart des cas, simplement le produit d'une précarité globale, il est incontestable que l'escalade des prix de l'eau agravera les situations de non-règlement ou de privation subies par les ménages à faible revenu. À ce point, il est pertinent de questionner si le cadre législatif et les stratégies déployées par les opérateurs pour combattre la précarité hydrique sont appropriés, et à quel degré, aux causes du phénomène.

2. La politique sociale de l'eau : conception et mise en œuvre

2.1. Un cadre normatif axé sur le paiement des factures

En France, le droit à l'eau est incorporé dans ce que l'on désigne sous le vocable de « nouveaux droits sociaux fondamentaux »⁴⁸³. Ces derniers s'appuient sur le postulat qu'il existe des besoins primordiaux auxquels chaque individu doit impérativement avoir accès. La notion d'accès revêt une importance capitale et prévaut sur la notion d'(in)égalité, favorisant de ce fait l'établissement de mécanismes structurés autour de la définition de ce qui est perçu comme « essentiel », et non uniquement juste ou décent dans un contexte social donné. La question épineuse est de déterminer ce qui est « essentiel ». Les deux lois françaises relatives à l'eau, promulguées en 2006 et 2022, ont défini l'essentiel comme un accès à l'eau permettant de satisfaire un certain nombre de besoins - alimentation, hygiène pour la loi de 2006 ; et consommation d'eau potable, cuisson des aliments, hygiène corporelle et propreté du domicile pour la loi de 2022. La manière d'identifier ou de définir ces besoins est demeurée sans réponse jusqu'à la publication du décret n° 2022-1721 relatif à l'amélioration des conditions d'accès de tous à l'eau destinée à la consommation humaine⁴⁸⁴. Ce décret a résumé les besoins essentiels à un volume d'eau compris entre cinquante et cent litres d'eau par personne et par jour, en fonction de la situation des personnes. Ces volumes, dont la méthode de calcul demeure inconnue, sont inférieurs aux 148 litres d'eau consommés en moyenne par jour et par personne en France, ce qui semble justifié dans une approche basée sur les « besoins essentiels ». Il est important de souligner que ce droit ne s'étend pas aux services d'assainissement.

La loi de 2006 établit une conception des besoins essentiels qui demeure assez équivoque, ouvrant ainsi la voie à une multiplicité d'interprétations. Il semble que cette loi ne se fonde pas sur la réalité vécue par les individus auxquels ce droit est destiné. Cette observation est d'autant plus manifeste en ce qui concerne la loi de 2022, qui détermine un volume d'eau sans qu'il soit clairement établi si celui-ci correspond aux besoins des populations ciblées.

En outre, le droit à l'eau, tel qu'énoncé dans les deux législations relatives à l'eau, se présente comme un droit programmatique⁴⁸⁵, ce qui suggère qu'il est envisagé comme un but à atteindre sans pour autant déterminer précisément sa forme. En France, diverses dispositions législatives de nature variée ont participé à la matérialisation de ce droit à l'eau via un processus de sédimentation. Ces dispositions législatives sont celles qui établissent les actions concrètes

⁴⁸³ Nivard, C. (2021), « De "nouveaux" droits à l'eau, à l'énergie et au logement en France à l'ère de l'État post-providence ? » In Bony, L., Lévy-Vroelant, C. et Tsanga Tabi, M. (Eds.), *Précarités en eau : un état des lieux en Europe*, Paris, Ined Éditions. doi :10.4000/books.ined.16150.

⁴⁸⁴ Décret n° 2022-1721 du 29 décembre 2022 relatif à l'amélioration des conditions d'accès de tous à l'eau destinée à la consommation humaine, *Op.cit.*,

⁴⁸⁵ *Ibid.*,

qui peuvent être déployées. Ces différents textes se sont focalisés, pour les individus raccordés aux services d'eau, sur le règlement des factures. Par conséquent, la politique sociale de l'eau, qui est une manifestation tangible du droit à l'eau en France, s'est métamorphosée en une politique de règlement des factures⁴⁸⁶.

Effectivement, le droit à l'eau a été matérialisé par un premier décret en 2008 - le décret 2008-780⁴⁸⁷ - établissant un droit à recevoir une aide financière pour le paiement de la « fourniture d'eau ». En 2011, la Loi Cambon⁴⁸⁸ a autorisé les opérateurs d'eau à allouer une partie de leur budget à l'assistance aux individus incapables de régler leurs factures d'eau. Enfin, l'article 28 de la loi Brottes de 2013⁴⁸⁹ prohibe les coupures d'eau en cas de non-paiement et permet aux collectivités, via leurs opérateurs d'eau, d'expérimenter ce qui sera qualifié de tarification sociale de l'eau. Cette loi offre la possibilité de fournir une aide pour le paiement de la facture d'eau ou d'établir des tarifs préférentiels pour les volumes d'eau jugés essentiels, en fonction des revenus des ménages. Il s'agit de transferts financiers directs ou indirects.

Le cadre législatif de la politique sociale de l'eau, basé sur des mécanismes d'aide ou de modulation des factures, laisse dans l'ombre une série d'éléments qui auront un impact sur les ménages modestes dans un contexte de sobriété hydrique. En premier lieu, les questions structurelles de répartition des coûts des services de l'eau entre différents types d'utilisateurs restent hors de portée. Il en va de même pour la question des inégalités territoriales liées à la densité du territoire. Par ailleurs, la focalisation sur le paiement des factures ignore les questions liées aux équipements et aux logements précaires, qu'ils soient collectifs ou individuels. Résoudre ces problèmes d'infrastructures est une condition préalable aux questions de facturation lorsque ces problèmes entraînent des surconsommations qui ne seront pas incluses dans les titres d'eau à tarification avantageuse : les titres considérés comme « essentiels ». De plus, la politique sociale de l'eau ne semble pas s'inscrire dans une réflexion plus globale sur les situations de précarité, mais semble raisonner de manière sectorielle : l'accès à l'eau.

En fin de compte, et de manière plus transversale, le cadre normatif de la politique sociale de l'eau semble s'appuyer sur des considérations assez abstraites sur les besoins et les problèmes concrets d'accès à l'eau des ménages modestes. Ces populations semblent absentes dans la conception des cadres normatifs censés les aider.

Ces réglementations, de par leur caractère programmatique, accordent une certaine marge de manœuvre aux collectivités locales pour définir leur propre interprétation de la politique sociale de l'eau. Premièrement, elles ont la possibilité de choisir des dispositifs de nature diverse : chèques eau, versements directes, aides à la demande des abonnés, modulation de la facturation en fonction des revenus, gratuité pour certains volumes d'eau, etc. Deuxièmement, elles disposent d'une certaine autonomie pour décider comment moduler - c'est-à-dire, déterminer les montants à attribuer - ces aides et les différentes modalités de

⁴⁸⁶ Tabi, M.T. (2021), « De la “pauvreté en eau” à la “précarité sanitaire” » In Bony, L., Lévy-Vroelant, C. et Tsanga Tabi, M. (Eds.), *Précarités en eau : Un état des lieux en Europe...* Op.cit.,

⁴⁸⁷ Décret n° 2008-780 du 13 août 2008 relatif à la procédure applicable en cas d'impayés des factures d'électricité, de gaz, de chaleur et d'eau, [Décret n° 2008-780 du 13 août 2008 relatif à la procédure applicable en cas d'impayés des factures d'électricité, de gaz, de chaleur et d'eau - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

⁴⁸⁸ Loi n° 2011-156 du 7 février 2011 relative à la solidarité dans les domaines de l'alimentation en eau et de l'assainissement, [Journal officiel de la République française - N° 32 du 8 février 2011 \(christian-cambon.fr\)](#).

⁴⁸⁹ Loi n° 2013-312 du 15 avril 2013 visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes, [Article 28 - LOI n° 2013-312 du 15 avril 2013 visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes \(1\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

tarification sociale. Il est désormais temps de passer de l'analyse du cadre légal à l'action publique. Pour ce faire, il est indispensable de décrire de manière détaillée les dispositifs de politique sociale de l'eau existants sur le territoire, leur fonctionnement et leur pertinence par rapport aux causes de la précarité hydrique que nous avons précédemment identifiées.

2.2. La politique sociale de l'eau au concret

Les stratégies adoptées par les collectivités territoriales en France pour la gestion de l'eau sont diverses et variées. L'une des approches les plus courantes consiste à offrir un tarif jugé abordable pour des quantités d'eau définies comme « essentielles » ou « raisonnables ». Ces dispositifs visent un double objectif. D'une part, ils cherchent à décourager les consommations « excessives » en les rendant financièrement dissuasives. D'autre part, ils visent à faciliter l'accès à l'eau « essentielle » grâce à des tarifs préférentiels. Cependant, les volumes d'eau récompensés varient en fonction du territoire et ne correspondent pas nécessairement aux besoins réels des ménages à faible revenu. En effet, les collectivités peuvent choisir de se baser sur les consommations moyennes de leur territoire pour déterminer les volumes d'eau considérés comme « essentiels » et donc éligibles à des tarifs préférentiels.

La difficulté intrinsèque de cette approche provient du fait que, comme nous l'avons constaté pour un certain nombre de foyers à faible revenu, les problèmes de consommation excessive sont souvent liés à un équipement et un logement précaires - des problèmes fonctionnels. Par conséquent, ils peuvent être défavorisés par ce genre de système. Autrement dit, ces problèmes fonctionnels ne sont pas pris en compte dans ces calculs volumétriques, ce qui est préjudiciable pour les foyers à faible revenu qui font face à des problèmes d'accessibilité fonctionnelle. Le deuxième problème intrinsèque à ce genre de système est lié aux efforts demandés aux différents foyers. Si les tarifs préférentiels sont fixés pour tous les consommateurs sur la base d'un volume moyen, cela signifie que les factures seront les mêmes, quel que soit le revenu du foyer. Par conséquent, une question de justice environnementale se pose.

Dans certains territoires, les volumes d'eau primés sont établis en référence à une consommation jugée « raisonnable ». Cette notion repose sur des évaluations basées sur un foyer moyen équipé d'appareils électroménagers économiseurs d'eau et présentant des usages moyens. Les foyers à revenus modestes peuvent également être désavantagés, car ils sont moins susceptibles de posséder des appareils électroménagers économiseurs d'eau, ce qui pourrait les exclure de la catégorie de consommation avantageuse. Dans d'autres territoires, les volumes de consommation primés sont déterminés en fonction des objectifs de réduction de la consommation. Encore une fois, les ménages modestes confrontés à des problèmes d'accessibilité fonctionnelle peuvent être désavantagés :

« Question : Qu'est-ce qu'une consommation "raisonnable" dans votre cas ?

Réponse : Et ben... pour une famille moyenne entre 2 et 3 personnes, il y a l'usage normal d'une chasse d'eau, mais d'une chasse d'eau à répartition de volume, vous savez... Il y a des douches mais des douches de deux minutes et pas de bain. Il y a un lave-vaisselle par jour avec un équipement classé A+. Pareil pour le linge. Une ou deux fois par semaine je ne sais plus, enfin il y a des critères que nous avons fixés à partir de ces usages » (Directeur des services d'un syndicat de l'eau d'une métropole).

Dans certains territoires, les volumes d'eau bénéficiant de tarifs préférentiels sont établis sur la base de volumes qui sont politiquement et économiquement acceptables pour

l'opérateur. C'est le cas de certaines collectivités qui ont déterminé des volumes d'eau gratuits à hauteur de 10 m³ par personne et par an, ou de celles qui établissent les aides sur la base d'une consommation théorique de 20 m³, 30 m³, etc. par individu et par an. La consommation moyenne en France s'élève à 54 m³ par individu et par an. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) établit à 15 m³ par individu et par an le volume d'eau « essentiel ». Dans ces territoires, les volumes ne semblent donc pas correspondre aux besoins réels des populations, voire aux besoins « essentiels » fixés par l'OMS.

Le deuxième élément à mettre en avant dans ces systèmes de tarification de l'eau basée sur le volume est la détermination des prix. Dans plusieurs cas examinés, les prix sont fixés en tenant compte des enjeux politiques locaux et des impératifs d'équilibre financier des fournisseurs d'eau. Les tarifs sont établis à partir d'un calcul global reposant sur les volumes d'eau consommés par l'ensemble des utilisateurs. L'objectif pour les fournisseurs est d'établir des tarifs pour l'eau « essentielle » qui peuvent être compensés par d'autres consommations, tarifées plus chères, en fonction des volumes consommés par ces derniers. L'enjeu est de définir des tarifs qui n'incitent pas ces grands « consommateurs » à réduire leur consommation, car cela pourrait compromettre le modèle financier, et qui soient politiquement acceptables pour les élus. En effet, ces derniers sont soucieux des conséquences potentielles que des tarifs trop élevés pour les « grands consommateurs » pourraient engendrer sur le plan politique. Ces compromis économiques et politiques sont au centre des décisions tarifaires, ce qui nous écarte des préoccupations sociales, notamment des effets de ces tarifs sur les obstacles à l'accès à l'eau pour les ménages à faible revenu et des questions de justice sociale liées à l'effort fourni en fonction des budgets disponibles.

« Question : À quoi correspondent les 10 m³ gratuits que vous proposez dans votre dispositif de tarification sociale de l'eau ?

Réponse : Je crois que ce qui est considéré essentiel... c'est aux alentours de 18 m³ par personne, non, 15 mètres il me semble, d'après l'OMS. Donc nous on est en dessous de ça, on est à 10 ; c'est un compromis entre avoir vraiment une première tranche avec un minimum d'eau gratuite et le compromis économique qui est... et ben quand vous faites dix mètres gratuits sur tous les abonnés et ben... c'est une part importante des recettes en fait qui sont supprimées et qu'il faut compenser ailleurs. C'est-à-dire qu'il faut compenser sur les autres mètres cube jusqu'à ce que... ce qu'il faut savoir c'est qu'un service d'eau, ça doit être à l'équilibre économique. C'est un SPIC [Service Public Industriel et Commercial], donc c'est un service qui doit s'équilibrer ; charges et recettes doivent s'équilibrer. Ça veut dire que ce qu'on, tout ce qu'on donne de gratuit, il faut qu'on le récupère sur les autres mètres cubes et la première tranche de consommation tout le monde la consomme chaque abonné quasiment sans exception va consommer 10 m³ mais chaque abonné ne va pas consommer au-delà de 150 m³. Donc ça veut dire qu'il faut compenser une recette perdue sur une assiette sur un volume qui est plus faible, donc à un moment si on ne veut pas arriver aux vingt euros le mètre cube il faut limiter les mètres cubes gratuits. Vous voyez ? Pour compenser, si nous, on donnait par exemple 20 m³ gratuits, ben ça veut dire que quand on consomme plus de 150 m³ le prix devient exorbitant, ce n'est pas satisfaisant non plus d'un point de vue politique et puis en plus c'est un peu risqué pour le service parce qu'après on compterait sur des recettes sur des volumes qui ne sont pas forcément consommés vous voyez. » (Responsable Pôle Délégations de Service Public, Tarification, Relations usagers d'une métropole).

Certaines collectivités s'efforcent de rectifier la problématique des efforts différentiels entre divers types de ménages à travers l'instauration de diverses mesures. Par exemple, dans une des métropoles examinées, les tarifs appliqués aux m³ d'eau jugés « essentiels » sont inférieurs pour les ménages modestes comparativement à ceux de la population générale. Ce tarif cible spécifiquement les bénéficiaires de la Complémentaire Santé Solidaire (CSS), ce qui permet d'atteindre les ménages modestes, y compris ceux des travailleurs pauvres. Dans d'autres contextes, ces ménages modestes bénéficient d'une aide forfaitaire destinée à contribuer au règlement de la partie fixe de la facture. Néanmoins, ces dispositifs sont confrontés au même problème que nous avons précédemment évoqué : les montants des tarifs ou des aides sont déterminés par des considérations économico-politiques plutôt que par une analyse approfondie des véritables problèmes d'accès à l'eau rencontrés par les ménages pauvres et modestes non-pauvres - les budgets nécessaires pour faire face à l'ensemble des dépenses contraintes en fonction du territoire et du foyer :

« Question : Je vois, je vois. Et là vous parlez d'un versement direct pour les ménages modestes pour aider à payer les mètres cubes essentiels. Comment calculez-vous les montants de ces versements ?

Réponse : Alors il était voté par les élus, donc le montant historique c'était 30 euros par bénéficiaire adulte de la CSS [Complémentaire Santé Solidaire], 30 euros pour l'eau et l'assainissement ; c'était l'idée à l'époque que 30 euros c'était à peu près le montant de l'abonnement (aux services d'eau potable et d'assainissement). L'idée pour nos élus c'était de dire on efface l'abonnement. Là il y a eu la crise Covid, puis la crise sociale, nos élus ont dit "nous on veut revaloriser, on veut la monter" et on est monté à 40 euros par an alors que l'abonnement lui n'est pas monté à 40 hein, mais les élus ont voulu marquer le coup en montant l'aide sociale et là on tient 40 euros et puis peut-être que ce sera à nouveau revu, ce sont des décisions annuelles » (Responsable Pôle Délégations de Service Public, Tarification, Relations usagers, syndicat métropolitain).

Ou encore,

« Question : Mais j'ai l'impression, en regardant les tarifs des différentes tranches, que l'augmentation réelle de la facture pour les familles qui sont dans les tranches supérieures de consommation est assez faible. Du coup on peut se demander sur les logiques de tarification et leurs objectifs.

Réponse : Mais sauf que pendant ce temps-là, moi j'ai vu les hommes et les femmes politiques, nos élus, réfléchir. Cette augmentation de l'eau pris individuellement, l'eau et l'assainissement, effectivement c'est pas beaucoup, mais ces hommes et ces femmes politiques qui gèrent aussi en l'occurrence à la métropole, les déchets. Les tarifs des déchets ont subi une grosse augmentation à la tonne. Je sais pas si vous avez suivi ce truc-là, et donc l'élu peut dire "oui l'augmentation de l'eau c'est pas grand chose mais cela s'ajoute à autre chose" donc, du coup, je peux pas moi en tant qu'homme politique ou femme politique de la métropole regarder que ce volet eau et assainissement. Il faut que je regarde si mes autres axes de politique et en l'occurrence dans les déchets, il y a une grosse réforme et le prix augmente et voilà » (Responsable service assainissement de l'eau d'une métropole).

Ces mécanismes de soutien financier destinés à alléger le fardeau des ménages à faible revenu en matière de paiement des factures d'eau sont fréquemment confrontés à des défis opérationnels. En effet, les fournisseurs d'eau ne possèdent pas d'informations concernant les

revenus des ménages ni leur composition, deux critères essentiels pour déterminer les bénéficiaires potentiels ainsi que les montants des aides. Afin d'identifier ces ménages, les fournisseurs d'eau peuvent se tourner vers des entités qui détiennent ces informations, telles que les Caisses d'Allocations Familiales (CAF) et les Caisses Primaires d'Assurance Maladie (CPAM). Les premières peuvent fournir une liste de bénéficiaires de minima sociaux, tandis que les secondes ont accès à la liste des bénéficiaires de la Complémentaire Santé Solidaire (CSS). Cependant, ces entités ne sont pas tenues de partager ces informations avec les fournisseurs d'eau. Par conséquent, dans certaines régions, les fournisseurs d'eau qui ne parviennent pas à obtenir la coopération des dirigeants de ces institutions ne peuvent pas mettre en œuvre les aides ou les tarifs préférentiels prévus pour les ménages à faibles revenus. Ils sont donc contraints de faire de leur mieux avec les informations dont ils disposent.

« Question : Quels sont les freins à la mise en place de ces aides sociales de l'eau ?

Réponse : L'autre frein c'est que si on veut faire des politiques sociales modulées à la composition de la famille, on doit avoir un partenariat avec un organisme capable de nous donner les informations dont on a besoin. Donc c'est ce qu'on a fait pour le dispositif chèque eau puisque là actuellement le dispositif chèque eau est modulé par adulte bénéficiaire de la CSS, mais il ne l'est pas par rapport à la composition du foyer car la CAF ne veut pas nous fournir ces données. La réalité de chaque contexte local a fait que c'est l'un ou l'autre organisme qui a répondu. Et là où à Nantes vous avez un partenariat avec la Caisse d'Allocations Familiales et ben chez nous c'est avec l'assurance maladie parce que à l'époque, c'est l'assurance maladie locale qui a dit "bah OK nous on a envie d'y aller avec vous, on y va" et la Caisse d'Allocations Familiales n'avait pas donné suite. Le fait qu'il n'y ait rien d'obligatoire pour ces organismes nous mène à ce type de situations : on fait ce qu'on peut avec les données qu'on nous fournit » (Responsable Pôle Délégations de Service Public, Tarification, Relations usagers, syndicat métropolitain).

Un second problème inhérent à la disponibilité des données se rapporte au versement des aides se rapportant à la politique sociale de l'eau. En effet, lorsque les opérateurs parviennent à obtenir les numéros de compte des bénéficiaires grâce à la coopération de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM), ils ont la possibilité d'automatiser le versement des aides sur ces comptes, ce qui permet d'éviter le phénomène de non-recours. Cependant, dans les territoires où ces entités ne mettent pas ces données à la disposition de l'opérateur, le risque de non-recours se transforme en un enjeu de taille. Les opérateurs ont alors le choix entre l'envoi d'un chèque eau - similaire au chèque énergie - à l'adresse du bénéficiaire, ou le recours à une démarche déclarative auprès des services d'eau de la part de l'usager. Ces deux méthodes ont pour conséquence d'augmenter considérablement le non-recours aux aides disponibles.

Même lorsqu'il y a une coopération entre les Caisses d'Allocations Familiales (CAF) ou les Caisses Primaires d'Assurance Maladie (CPAM) et les fournisseurs d'eau, des interrogations peuvent surgir concernant la précision ou la nature des données partagées. Les informations relatives aux bénéficiaires, telles que les adresses et surtout les coordonnées bancaires, ne sont pas toujours à jour, aggravant ainsi le problème du non-recours. Quand les données sont issues de la CAF, les informations bancaires sont généralement très précises, mais les fournisseurs n'ont accès qu'aux informations relatives aux familles. Lorsque les coordonnées bancaires sont fournies par la CPAM, elles sont nettement moins fiables et ne concernent que les personnes couvertes par le régime général. Par conséquent, tous les ménages à faibles revenus qui ne sont pas couverts par la CAF ou la CPAM, comme les régimes spéciaux

de sécurité sociale, les étudiants, les retraités propriétaires avec des pensions modestes, etc., restent non identifiés :

« *Question : D'autres freins à la mise en place de la tarification sociale ?*

Réponse : Oui, on voit maintenant qu'on a une autre limite, c'est-à-dire que les bénéficiaires de l'assurance maladie... Vous savez la CPAM a les coordonnées bancaires des bénéficiaires de la CSS mais dans les mesures ou le principe de la CSS, c'est le tiers payant, et ben les gens n'ont pas à avancer de frais justement pour leurs soins médicaux. Donc, en fait, comme ils n'avancent pas de frais et ben ils n'ont pas de remboursement. Il y a donc très peu de flux financiers de l'assurance maladie vers ces personnes-là, sauf en cas de, d'indemnités journalières pour arrêt de travail et ça, ça touche qu'une petite partie des bénéficiaires de la CSS. Le problème qu'on a, c'est qu'on a qu'une partie du fichier ou les coordonnées sont obsolètes, les coordonnées bancaires, elles sont pas là où elles sont plus bonnes (...). Du coup, ceux-là on n'arrive pas à les toucher alors qu'on se dit que là dans un partenariat qui peut exister avec la Caisse d'Allocations Familiales, là les allocations familiales on les perçoit tous les mois quand on a des enfants, les coordonnées bancaires, elles sont à jour sinon, sinon ça n'arrive pas et par contre à la Caisse d'Allocations Familiales, on a que les familles, donc on a pas toute la cible non plus donc... La difficulté est et en fait les limites, elles sont là de pouvoir arriver à toucher la cible » (Responsable eau potable, Syndicat métropolitain).

Un autre type de dispositif qui s'inscrit dans la politique sociale de l'eau concerne les aides ponctuelles proposées par les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS). Il s'agit d'aides dont l'attribution et le montant sont variables. Elles sont généralement décidées au cas par cas et, en ce sens, s'inscrivent dans une logique d'assistance. Le montant et la disponibilité de ces aides varient considérablement en fonction des territoires. Une fois de plus, des considérations politiques et budgétaires façonnent un dispositif de la politique sociale de l'eau au détriment d'une action visant à remédier aux causes et situations sociales à l'origine du problème : équipements et logements vétustes, dépenses contraintes trop élevées, etc. Ce type de dispositif ne couvre que les personnes qui prennent l'initiative de se rendre aux CCAS, ce qui est loin de représenter l'ensemble des personnes en situation de précarité hydrique.

Il existe une autre stratégie pour déterminer qui sont les bénéficiaires de la politique sociale de l'eau et pour calculer le montant à allouer. Cette technique est basée sur un accord qui définit la précarité hydrique comme une situation où les dépenses pour l'eau - incluant l'eau potable et l'assainissement - excèdent 3 % des revenus disponibles d'un foyer. Cette convention est remarquable car elle associe la précarité hydrique à la précarité économique globale, en se focalisant sur le budget total plutôt que sur la capacité à payer pour l'eau uniquement. Cependant, comme tout accord, il ne reflète pas forcément la réalité. En effet, aucune recherche n'a prouvé qu'en France, ou même à une échelle plus locale, les familles dont les dépenses en eau sont inférieures à 3 % de leurs revenus ne souffrent pas de précarité hydrique. Si nous admettons l'idée que le règlement de la facture d'eau est lié à la capacité d'un foyer à couvrir ses dépenses globales, ce seuil de 3 % serait pertinent si nous pouvions démontrer que tous les foyers en situation de précarité paient leur facture lorsque leurs dépenses en eau sont inférieures à ce seuil. De plus, il faudrait prouver que les foyers à revenus modestes dont les dépenses en eau sont inférieures à ce seuil utilisent l'eau selon leurs besoins, ou à tout le moins selon ce qui est considéré comme une consommation adéquate pour vivre dignement dans notre société. En d'autres termes, que le problème de la sous-consommation est résolu par ce seuil. En conclusion, bien que cette méthode de calcul semble intéressante en théorie, car elle prend en

compte le budget global d'un foyer, elle n'est pas totalement convaincante en ce qui concerne ses effets concrets sur la précarité hydrique.

Cette approche reste également insensible à la problématique de la justice environnementale. Les recherches révèlent en effet que la charge financière supportée par les ménages lors du paiement de la facture d'eau en fonction de leurs revenus est très disparate, de telle sorte que les ménages les plus démunis, même à un seuil de 3 % ou moins, fournissent un effort cinq fois supérieur à celui des ménages plus aisés⁴⁹⁰.

Le troisième enjeu de cette mesure de la précarité hydrique concerne les méthodes de détermination du seuil et de l'aide qui sera accordée. La question de savoir si un foyer consacre plus ou moins de 3 % de ses revenus à l'eau nécessite de définir ce que l'on entend par revenus. Cette notion peut faire référence aux revenus avant la perception des aides sociales, principalement les aides familiales, ou après la perception de ces aides. Elle peut également faire référence aux revenus nets disponibles, ce qui implique de soustraire les dépenses contraintes des revenus perçus. Il peut être calculé par rapport à un revenu minimum restant : 5,60 euros par personne et par jour (méthode du Secours Populaire Français [SPF]). Enfin, ce seuil est très variable en fonction du territoire, ce qui permet d'inclure ou d'exclure du dispositif des personnes dont on ne sait finalement pas si elles sont ou non en situation de précarité hydrique. Les méthodes de calcul du seuil sont à nouveau plutôt une décision basée sur des critères politico-économiques que sur une véritable connaissance des problèmes de précarité en eau :

« Question : Dans votre cas vous prenez en compte et les revenus et les aides perçus par la famille pour calculer le seuil de 3 %. Est-ce que c'est la bonne méthode ? On peut penser que les aides perçues elles servent à faire face d'autres dépenses et pas forcément à payer l'eau non ?

Réponse : Globalement la facture d'eau de toute façon pour un peu tout le monde n'est pas très très cher hein, nous on préfère prendre tout, les ressources revenu et ressources. De toute façon on n'aiderait personne sinon, on a tellement de gens honnêtement, déjà on aide beaucoup, 600.000 euros, et je crois qu'il y personne qui donne autant. Si on devait vraiment du coup fixer le seuil sur d'autres critères, on serait obligés de limiter la valeur faciale de l'aide. Dans ce cas-là, faudrait partir sur autre chose. Nous, les 600.000 euros c'est ce que nous avaient dit les élus, c'est un peu le max de ce qu'on peut faire. Donc là on arrive à peu près à aider les gens ». (Responsable | Pôle Stratégie, syndicat de l'eau métropolitain).

Avec le mode de calcul du seuil de 3 %, le montant de l'aide à fournir est une fois de plus soumis à des considérations financières et politiques plutôt qu'à des considérations relatives à des situations de précarité de l'eau. En effet, le but de l'aide est de réduire l'effort financier du ménage pour payer sa facture d'eau à moins de 3 % de ses revenus. Toutefois, ce calcul ne se base pas sur la consommation réelle des ménages, mais sur des consommations théoriques dont le volume est déterminé en tenant compte du rapport entre le nombre potentiel de bénéficiaires et le budget disponible pour la politique sociale de l'eau. Si le nombre de bénéficiaires potentiels augmente, l'opérateur réduira le volume théorique de consommation sur lequel l'aide sera calculée.

⁴⁹⁰ Tabi, M.T. (2021), « De la “pauvreté en eau” à la “précarité sanitaire” » In Bony, L., Lévy-Vroelant, C. et Tsanga Tabi, M. (Eds.), *Précarités en eau : Un état des lieux en Europe... Op.cit.*,

3. Recommandations

Dans le cadre de notre recherche, nous nous sommes initialement efforcés d'identifier les menaces auxquelles sont confrontés les ménages à faibles revenus reliés aux services d'eau potable et d'assainissement en cas d'augmentation des tarifs de ces services. Cette hausse est la conséquence inévitable des impératifs environnementaux nécessaires pour préserver cette ressource pour les générations à venir. Par la suite, nous avons confronté ces risques aux mesures prévues dans la politique sociale de l'eau, censées atténuer ces menaces. De cette analyse minutieuse, plusieurs lacunes dans la politique sociale de l'eau ont été mises en évidence, nous permettant de formuler une série de recommandations visant à pallier ces insuffisances.

Ces recommandations présentent une diversité de nature. Plus précisément, elles sont structurelles lorsqu'elles proposent des pistes d'action pour réduire les risques découlant d'une répartition inégale des risques entre les territoires ou les types d'utilisateurs - domestiques et non domestiques. Elles sont conceptuelles lorsqu'elles se réfèrent aux questions de calcul des aides, des tarifs et des seuils pour déterminer les bénéficiaires de la politique de l'eau. Elles sont cognitives lorsqu'elles se réfèrent aux connaissances manquantes qu'il est nécessaire de produire pour affiner davantage les risques encourus par les ménages modestes dans un contexte de hausse des tarifs des services de l'eau. Enfin, elles sont organisationnelles lorsqu'elles se réfèrent à l'architecture institutionnelle des politiques sociales de l'eau ainsi qu'aux questions de compétence de leurs responsables.

Ces recommandations visent à établir des voies d'action, mais ne prétendent pas aborder les éléments qui permettraient leur mise en œuvre - questions juridiques, techniques, budgétaires, etc. Ce travail dépasse le cadre de cette recherche et les compétences de ses auteurs. Les services de l'État et des collectivités territoriales seront beaucoup plus équipés pour concrétiser ces propositions.

3.1. Recommandations structurelles

- Les redevances et leurs taux, perçues par les Agences de l'eau, qui sont destinées à des actions de préservation de la ressource, devraient être liées aux pressions exercées sur la ressource par les différents usages, ce qui n'est pas le cas actuellement. La Cour des comptes propose la mise en place de taux plancher pour inciter à la réalisation d'économies d'eau. Ces taux plancher, destinés aux usagers non-domestiques, devraient également prendre en compte les coûts pour les opérateurs d'eau potable des traitements nécessaires pour fournir une eau potable conforme aux normes de santé publique.

- Les redevances et leurs taux pourraient également être indexés sur la valeur ajoutée qu'elles permettent de générer pour certains utilisateurs (industriels, agricoles ou de loisirs) afin de minimiser l'impact financier des impératifs écologiques sur les utilisateurs domestiques.

- Les tarifs associés aux services d'eau potable et d'assainissement, centrés sur les enjeux environnementaux, devraient être encouragés pour tous les types d'utilisation, plutôt que d'être exclusivement ou principalement destinés aux usages domestiques. Historiquement, ces tarifs ont souvent été, et semblent dans certaines régions toujours être, dégressifs pour les gros consommateurs.

La métropole de Nantes offre un exemple éclairant à cet égard. Elle a pris la décision d'augmenter de manière significative les tarifs pour les usages industriels. Dans le sud-ouest

du pays, un syndicat d'eau envisage de fixer les tarifs non-domestiques en tenant compte de la valeur ajoutée produite grâce à l'utilisation de la ressource.

- Il est essentiel d'organiser les services d'eau à une échelle territoriale pour partager les coûts d'exploitation actuels et futurs associés à la mise en œuvre des impératifs écologiques entre les territoires très denses et peu denses. Ces processus de mutualisation devraient être opérationnels en 2026, lorsque toutes les communes devront transférer la compétence eau et assainissement aux communautés de communes. Cependant, il est impératif que ces transferts comprennent des mécanismes pour garantir une répartition effective des coûts de gestion de l'eau entre communes. Il est également crucial de considérer les situations où cette mutualisation ne permet pas de répondre aux impératifs écologiques et sociaux avec le seul budget des opérateurs de services d'eau. Une réflexion sur l'engagement de la solidarité nationale ne doit pas être écartée.

3.2. Recommandations conceptuelles

- Il est impératif que les considérations écologiques et sociales soient placées au centre de la politique sociale de l'eau. Cela nécessite d'inverser deux tendances actuelles dans les approches de construction de cette politique. Premièrement, l'approche actuelle a privilégié l'élaboration d'une politique de l'eau axée sur le paiement des factures plutôt que sur les besoins réels et les difficultés que rencontrent les ménages modestes pour accéder à l'eau, tant sur le plan matériel que financier. Deuxièmement, les considérations politiques, les arbitrages entre différents types d'usagers et les contraintes budgétaires ont prévalu lorsqu'il s'agit de déterminer les montants et les calculs des dispositifs mis en œuvre.

- Afin de placer les questions d'accès à l'eau pour les ménages modestes au centre de la politique sociale de l'eau, une approche pourrait être envisagée qui ne ciblerait pas la consommation d'eau de manière relativement théorique. Au lieu de cela, en s'inspirant du travail sur les budgets de référence du CNLE, elle pourrait se fonder sur la notion de consommation d'eau décente. Cela signifierait des volumes d'eau qui permettraient non seulement de répondre aux besoins de la vie quotidienne (boire, se laver, se nourrir), mais aussi de donner la possibilité de participer à la vie sociale.

- Pour ce qui est de la détermination des tarifs sociaux ou des aides directes attribuées dans le cadre de la politique sociale de l'eau, il serait approprié d'envisager des méthodes de calcul basées sur des recherches indiquant que lorsque les dépenses contraintes d'un ménage excèdent 75 % du revenu de référence, les ménages sont contraints de faire des choix concernant les dépenses essentielles. Dans cette optique, les volumes d'eau potable et d'assainissement qui génèrent des dépenses contraintes dépassant 75 % du revenu de référence pour un ménage modeste devraient être gratuits ou bénéficier d'une aide directe. Le coût de ces mesures devrait être assumé par les autres utilisateurs - domestiques et non domestiques - dans une logique véritable de redistribution des efforts.

- Il est impératif de s'éloigner d'une perspective strictement axée sur le paiement de la facture d'eau pour s'attaquer aux problèmes de surconsommation ou de sous-consommation liés aux équipements et logements vétustes. Concernant les équipements obsolètes, certaines initiatives méritent d'être mentionnées, bien qu'elles soient loin d'être généralisées. Par exemple, le département du Finistère a instauré le dispositif « visite-eau-énergie », qui offre un diagnostic « eau » gratuit pour les ménages et des aides pour le remplacement des équipements

vétustes. De manière similaire, l'association Ulisse à Grenoble, en partenariat avec la métropole, propose également des diagnostics « eau » et met à disposition des dispositifs d'économies d'eau. Il est cependant nécessaire d'évaluer si ces dispositifs contribuent réellement à résoudre le problème d'une utilisation de l'eau adaptée aux besoins des ménages modestes.

- Ce genre de mécanismes peut entraîner une stigmatisation des foyers à faibles revenus lorsqu'ils deviennent obligatoires pour bénéficier des aides au règlement des factures, comme c'est le cas pour la métropole du Havre⁴⁹¹ avec le dispositif « contrat de solidarité eau ». Il est probable que ces diagnostics soient utiles pour l'ensemble de la population et pas uniquement pour les foyers à faibles revenus.

- Comme nous l'avons mentionné, parfois les surconsommations proviennent des infrastructures qui acheminent l'eau dans les appartements ou à l'intérieur des appartements. Dans les deux cas, les propriétaires doivent agir mais dans certains cas ils ne le font pas. Lorsque ces négligences dans l'entretien des infrastructures proviennent d'une copropriété en faillite ou en grande difficulté il serait intéressant d'élargir le périmètre d'action des associations qui accompagnent les particuliers afin qu'elles travaillent aussi sur les copropriétés. En ce qui concerne les propriétaires qui ne font pas les travaux nécessaires dans les appartements qu'ils louent, il est nécessaire d'envisager des pistes d'action pour leur y contraindre en même temps que les accompagner si nécessaire.

- Il est également nécessaire d'envisager de mécanismes de contrôle et de sanction pour les bailleurs qui surfacturent les services d'eau.

3.3. Recommandations cognitives

- Promouvoir la production de savoirs concernant la précarité de l'eau, en privilégiant les recherches utilisant des méthodes qualitatives. Comme nous l'avons souligné, ces études sont rares et ne prennent pas en compte les divers facteurs sociaux et environnementaux susceptibles d'influer sur ces problèmes d'accès - âge, genre, niveau d'éducation, situation professionnelle, type de logement, statut d'occupation du logement, niveaux de revenus, températures, type de territoire. Le décret n° 2022-1721 de décembre 2022⁴⁹² contraint les collectivités à réaliser un diagnostic territorial sur cette question, mais ne précise pas la méthodologie à utiliser. Il est nécessaire que celle-ci prenne en compte les facteurs sociaux et environnementaux, tout en adoptant une approche ascendante basée sur les besoins en eau exprimés par les foyers à faibles revenus.

3.4. Recommandations organisationnelles

- Inclure les ménages modestes et les associations travaillant sur les problèmes d'accès à l'eau dans les conseils d'administration des régies de l'eau. L'expérience du Grand Lyon en matière de travail participatif est un exemple à étudier attentivement pour ce qui est de l'intégration des citoyens dans l'élaboration de la politique de l'eau.

⁴⁹¹ Site le Havre Seine Métropole : [Contrat de Solidarité EAU | Le Havre Seine Métropole \(lehavresinemetropole.fr\)](http://lehavresinemetropole.fr).

⁴⁹² Décret n° 2022-1721 du 29 décembre 2022 relatif à l'amélioration des conditions d'accès de tous à l'eau destinée à la consommation humaine, *Op.cit.*,

- Il est nécessaire de renforcer les compétences des représentants élus dans le domaine de l'eau et des responsables de ces politiques du côté des opérateurs, en ce qui concerne les problèmes de précarité et de pauvreté, ainsi que la structure et le fonctionnement du système de protection sociale français. Ces compétences devraient favoriser une conception des dispositifs de la politique sociale de l'eau mieux adaptée aux besoins des ménages en situation de précarité, mais également aux problèmes spécifiques du système de protection sociale français qui peuvent affecter cette politique, tels que le non-recours, la multiplicité des organismes d'assurance sociale, etc.

- Inclure les différents intervenants de la protection sociale dans la stratégie sociale de l'eau : le gouvernement, les régions et les départements. L'ambition est de mettre un terme aux situations où les fournisseurs d'eau sont contraints de dépendre de la « bonne volonté » de la CAF ou de la CPAM pour obtenir les informations nécessaires à la mise en place de la stratégie sociale de l'eau.

Chapitre 10 : De l'importance d'analyser les contenus du travail et les formes d'emploi pour penser l'impact social de l'éologie

Carine Ollivier⁴⁹³

Si l'adaptation des organisations à la transition écologique est généralement bien pensée dans les termes de la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE) – en matière d'équipements, d'infrastructures, de financement ou de consommations, elle occulte souvent une dimension importante : celle du travail et de l'emploi dont les liens avec les enjeux environnementaux sont mal connus. Or le Bureau International du Travail (BIT) soulignait dès 2019 que l'anticipation et le développement des formations et des emplois « constituent le socle d'une transition juste et inclusive ». On constate toutefois que les pratiques des entreprises en matière de formation des salarié·es, ont peu évolué alors que la transition écologique engendre créations et destructions d'emplois, et qu'elle suppose des reconversions et formations professionnelles. Ainsi, les impératifs de la transition écologique pénètrent le monde du travail à travers des dimensions multiples et transversales : sous le prisme de la santé des travailleur·ses, de l'évolution des contenus d'activité, de la formation, de la reconversion professionnelle ou encore des relations professionnelles. Au-delà du développement des emplois dits « verts », l'enjeu est donc aussi celui de la transformation des secteurs et des métiers.

Ce sont les questions relatives aux effets de la transition écologique sur l'emploi et le travail que ce chapitre propose d'aborder. Pour cela, à partir de travaux récents conduits dans différents observatoires du travail et de l'emploi, il propose dans un premier temps un bilan – provisoire – du volume d'emplois dits « verts » et « verdissants », et montre comment la transition écologique esquisse un phénomène de polarisation des emplois. Ce faisant, il questionne, dans un second temps, la qualité des emplois et les conditions de travail des métiers dans le cadre d'une transition écologique dont on attend aussi qu'elle soit juste et inclusive. Enfin, à partir de travaux empiriques exploratoires conduits sur les métiers de la santé et de la protection sociale⁴⁹⁴ – ici l'accueil de la petite enfance en crèche – nous montrerons que si la prise en compte des préoccupations environnementales peut modifier les activités, les organisations et les métiers, l'enjeu de l'accompagnement et de la formation y est capital.

⁴⁹³ Sociologue, Laboratoire interdisciplinaire de Recherche en Innovations Sociétales (LiRIS) – Université Rennes 2.

⁴⁹⁴ Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du projet PROS+Eco (Identifier les leviers pour une protection sociale plus écologique).

1. Métiers verts et verdissants : créations, transformations et polarisation des emplois

1.1. La transition écologique crée-t-elle des emplois ?

Les emplois liés à la transition environnementale sont aujourd’hui fortement mis en avant au point qu’un observatoire, l’Observatoire National des Emplois et Métiers de l’Économie Verte (ONEMEV), leur est dédié au sein du Ministère de la transition écologique. Selon l’ONEMEV, le nombre de ces emplois s’élevait à peu près à 4 millions en 2019 sur les 27 millions d’actifs occupés⁴⁹⁵. Et selon les prévisions de l’Agence De l’Environnement et de la Maîtrise de l’Énergie (ADEME), les emplois créés dans le cadre de l’économie verte pourraient être près d’un million à l’horizon 2050⁴⁹⁶. Les opportunités en termes de marché du travail ouvertes par une réorientation de notre modèle économique tenant compte des impératifs environnementaux sont donc majeures. Toutefois, lier transition écologique et emploi suppose d’emblée de préciser quelques points de terminologie en distinguant les emplois dits «verts» et ceux dits «verdissants» afin d’en pondérer l’importance.

D’un côté les métiers dits «verts» correspondent, selon Eurostat, à ceux qui ont été créés dans l’industrie des biens et des services environnementaux, soient toutes les activités qui produisent des biens et des services servant à mesurer, prévenir, maîtriser et corriger les dommages sur l’environnement comme la pollution de l’eau, de l’air et du sol, ainsi que les problèmes liés aux déchets, aux bruits et aux écosystèmes. Il s’agit par exemple des métiers de l’assainissement et du traitement des déchets ou encore ceux de la production et de la distribution d’énergie et d’eau. L’ONEMEV dresse ainsi une liste de 143 professions correspondant à ces emplois verts⁴⁹⁷. De l’autre côté, les métiers dits «verdissants» regroupent, selon le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), les «professions dont la finalité n’est pas environnementale, mais qui intègrent de nouvelles “briques de compétences” » pour prendre en compte de façon significative et quantifiable la dimension environnementale dans le geste métier. Ils regroupent des métiers beaucoup plus variés que les métiers verts, liés à l’agriculture et la sylviculture, l’entretien des espaces verts, l’industrie, le tourisme, l’animation, la recherche, les achats »⁴⁹⁸, auxquels on peut rajouter le commerce, le bâtiment ou le transport.

Cette distinction amène immédiatement à une première nuance : le nombre d’emplois verts demeure pour l’instant faible en France puisqu’ils représentaient seulement 0,5 % de l’emploi en 2018. Les opportunités d’emploi offertes par la transition écologique sont donc plutôt à rechercher du côté des emplois verdissants qui représentaient 14 % de l’emploi mais dont la part a légèrement diminué entre 2013 et 2018. En outre, une seconde nuance est à apporter car, comme l’indiquent L. Baghioni et N. Moncel, «la mesure de ces volumes reste néanmoins fragile, du fait des difficultés d’identification des métiers concernés : rapprochement de nomenclatures (Professions et Catégories Socioprofessionnelles [PCS], Familles

⁴⁹⁵ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. (2023), *Métiers verts et verdissants: près de 4 millions de professionnels en 2019*, [En ligne], <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/metiers-verts-et-verdissants-pres-de-4-millions-de-professionnels-en-2019>

⁴⁹⁶ ADEME (2021), *Transition écologique et emploi : un cercle vertueux ?*, [En ligne] <https://infos.ademe.fr/magazine-octobre-2021/dossier/transition-ecologique-et-emploi-un-cercle-vertueux/>

⁴⁹⁷ INSEE, Métiers «verts», Onglet Méthodes, [en ligne][Métiers «verts» | Insee](#).

⁴⁹⁸ Ministère de l’économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, *Transition écologique : qu'est-ce qu'un métier vert ?*, [En ligne], <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/metier-vert>

Professionnelles en France [FAP], Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois [ROME]), prise en compte de l'ensemble des effectifs sans distinction des finalités environnementales des professions. À titre d'exemple, les métiers du second œuvre du bâtiment sont considérés comme verdisants, sans qu'il soit possible de dénombrer les professionnels participant effectivement aux dynamiques d'efficacité énergétique dans le secteur »⁴⁹⁹. Les professions ne sont en effet pas toutes concernées de la même façon par les dynamiques de transition et il est difficile d'estimer pour chacune d'entre elles la part amenée à évoluer, de la même manière qu'il est impossible de déterminer avec précision les pratiques réelles d'exercice d'un métier. Aussi, l'ONEMEV retient-il l'ensemble des effectifs d'une même profession pour les chiffrages des emplois liés à l'économie verte, surestimant donc le volume d'emploi réellement concerné par le verdissement.

Par ailleurs, si la transition écologique crée de nouveaux métiers, elle est également amenée à en détruire d'autres dans des secteurs comme le transport ou l'énergie fossile dont les effets sur l'environnement en termes d'émissions de CO₂ doivent être drastiquement réduits. Le bilan serait malgré tout positif selon le récent rapport du *Shift Project* qui anticipe une croissance nette, bien que modérée, de la demande de main-d'œuvre d'ici 2050 de l'ordre de + 300 000 emplois correspondant au solde entre 1,1 million de créations et 800 000 destructions⁵⁰⁰. Toutefois, derrière cette hausse générale, se cachent des disparités importantes selon les secteurs concernés par ces évolutions comme le bâtiment ou le transport (le fret ou la mobilité longue distance en particulier). Deux secteurs sont amenés à connaître les transformations les plus profondes : l'agriculture et la production automobile. En effet, du fait de forts besoins en main-d'œuvre l'agriculture (et l'alimentation) devraient connaître une très forte croissance de l'offre d'emplois (+ 421 000 selon le *Shift Project*) liée au développement de l'agroécologie. À l'inverse, l'industrie automobile devrait perdre 300 000 emplois en raison du recul de l'usage de la voiture – et par conséquent des ventes et de la production, mais aussi de l'électrification qui induit une diminution des activités d'entretien (soit près de la moitié des emplois concernés). Il est donc capital de mesurer les évolutions macroéconomiques de l'emploi liées à la transition écologique, mais il ne faut pas que cette mesure générale occulte un élément tout aussi décisif qui est celui des caractéristiques de ces emplois.

1.2. Des indices d'une polarisation des emplois

Les évolutions sectorielles décrites précédemment ne sont en effet pas sans conséquences sur la structure des emplois. Par exemple, les besoins dans une agriculture décarbonée porteront sur des activités faiblement qualifiées mais fortement consommatrices de travail du fait d'une moindre utilisation d'outils mécanisés et de la disparition des intrants chimiques dans les exploitations, tandis que les évolutions technologiques dans l'industrie automobile solliciteront une main-d'œuvre spécialisée. Dès lors, qu'il s'agisse de développer une main-d'œuvre ayant les compétences et les qualifications adaptées aux activités qui assureront le verdissement du système productif, ou d'encourager l'attractivité des métiers parfois plus physiques, la transformation du marché du travail ne doit pas être ignorée. De ce point de vue, les travaux portant sur l'évolution du travail et de l'emploi dans le cadre de la révolution numérique sont riches d'apprentissages : la tendance à une polarisation du marché du travail entre des métiers à forte valeur ajoutée et des activités précarisées comme le

⁴⁹⁹ Baghioni, L. et Moncel, N. (2022), « La transition écologique au travail : emploi et formation face au défi environnemental », *CERÉQ Bref*, vol. 423, n° 7, p. 1-4.

⁵⁰⁰ The Shift Project. (2021), *L'emploi : moteur de la transformation bas carbone*, sixième rapport final du Shift Project.

microjobbing est aujourd’hui bien documentée⁵⁰¹ et montre qu’une telle évolution s’opère au détriment de la classe moyenne et des professions intermédiaires.

Or c’est précisément cette tendance que les premiers travaux sur les métiers de l’économie verte commencent à mettre au jour. À partir de traitements statistiques portant sur les caractéristiques des emplois issus des données de l’Enquête Emploi 2021 de l’INSEE et de la dernière définition de l’emploi vert mise à disposition par l’ONEMEV, M. Guergoat-Larivière et M. Bachelot dressent un portrait éclairant des salariés de ces emplois verts qui oscillent entre d’un côté des emplois d’ouvriers qualifiés (48,5 %), et de l’autre des cadres (18,5 %) et des professions intermédiaires (18 %) – les employés ne représentant que 1 % de ces emplois. Comme l’indiquent les deux économistes, « cette répartition en termes de catégories socioprofessionnelles se reflète dans les niveaux de diplômes : presque la moitié de ces travailleurs et travailleuses dispose d’un niveau inférieur au Bac (49 % contre 33 % en moyenne). Toutefois, on compte aussi un nombre important de diplômés du supérieur long (28 %) : ce sont surtout les diplômés de niveau Bac ou du supérieur court qui sont peu nombreux »⁵⁰².

Ils proposent alors une typologie des emplois verts en trois groupes qui reflète cette polarisation. Le premier groupe qu’ils qualifient de « fraction stable du salariat vert » (60 % de l’échantillon des emplois verts), regroupent des ouvriers qualifiés, souvent salariés de collectivités territoriales, comme les paysagistes, les jardiniers municipaux, les désamianteurs et les chauffeurs de bennes à ordures. Le deuxième groupe (25 % des emplois verts) est celui dit des « cadres verts » composé à 70 % de cadres et professions intellectuelles supérieures, et correspond à des métiers d’ingénieurs de prévention des risques industriels, de protection de l’environnement, de recherche et développement en énergie – avec là aussi une surreprésentation des agents de l’État. Le troisième groupe (15 % des emplois verts) que M. Guergoat-Larivière et M. Bachelot appelle le « salariat vert précaire » rassemble, quant à lui, comme le premier groupe une grande partie d’ouvriers qualifiés (jardiniers, agents d’entretien des espaces verts ou du tri des déchets), mais dont les contrats et les horaires sont moins stables et parmi lesquels les emplois de services à la personne sont surreprésentés. Cette typologie invite alors à s’interroger sur les caractéristiques de ces métiers à partir d’indicateurs désormais admis comme permettant de mesurer la qualité de l’emploi telles que les conditions de travail (intensité et risques physiques et psychosociaux), le temps de travail et l’équilibre vie personnelle et vie professionnelle, la sécurité socio-économique (salaires et type de contrat de travail), et les possibilités de formation et de dialogue social⁵⁰³. Il en ressort que les emplois de l’économie dite verte ne sont pas toujours de qualité.

⁵⁰¹ Verdugo, G. (2017), *Les nouvelles inégalités du travail: Pourquoi l’emploi se polarise*. Presses de Sciences Po ; Barraud de Lagerie, P., Gros, J. et Sigalo, Santos L. (2023), « Qui veut gagner des centimes ? Les microtravailleurs : derrière une foule de passage, une première ligne de précaires », in Palier B. (éd.) (2023), *Que sait-on du travail ?*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 350-364.

⁵⁰² Guergoat-Larivière, M. et Bachelot, M. (2023), « Quelle est la qualité des emplois verts en France ? », *AOC Media*, mis en ligne le 9 octobre 2023, p. 3 [En ligne], [Quelle est la qualité des emplois verts en France ? - AOC media](#).

⁵⁰³ Erhel, C. et Guergoat-Larivière, M. (2016), « La qualité de l’emploi », *Idées économiques et sociales*, Vol. 185, n° 3, pp. 19-27.

2. Transition écologique et qualité des emplois : peut-on parler de transition juste et inclusive ?

2.1. Des métiers verts plus pénibles que la moyenne...

Les différences selon les secteurs, la taille et l’investissement des entreprises ou le poids du dialogue social ont des effets sur la qualité des emplois. Il ressort cependant que les métiers de l’économie verte sont en moyenne plus pénibles que ceux du reste de l’économie alors que le Programme des Nations Unies pour l’Environnement (PNUE) définissait dès 2011 l’économie verte comme « une économie qui engendre une amélioration du bien-être humain et de la justice sociale, tout en réduisant sensiblement les risques environnementaux et les pénuries écologiques »⁵⁰⁴, ou que le Conseil européen entend soutenir les personnes les plus touchées par la transition écologique en « stimulant la création d’emplois de qualité et en facilitant l’accès à des conditions de travail sûres protégeant la santé et la sécurité dans le contexte de cette transition »⁵⁰⁵. C’est ce que montrent N. Havet, Caroline Bayart et Alexis Penot à partir des résultats de l’enquête Surveillance Médicale des Expositions aux Risques professionnels (Sumer)⁵⁰⁶ de 2010 et 2017 en mettant en évidence que « les expositions aux risques professionnels dans l’économie verte ont évolué dans le même sens que dans le reste de l’économie au cours de la dernière décennie [c'est-à-dire à la baisse], mais avec des baisses plus modérées (concernant notamment l’environnement physique agressif) et des hausses plus fortes (pour les contraintes physiques marquées par exemple) »⁵⁰⁷.

On observe que les métiers verts sont aujourd’hui associés à de plus fortes expositions aux facteurs de pénibilité que les autres avec une prévalence de l’exposition aux postures pénibles (maintien des bras en l’air, position à genoux, position fixe de la tête et du cou). Les auteurs montrent ainsi que si en 2017, 61,3 % des salariés de France métropolitaine (hors enseignants de l’Éducation nationale) étaient exposés à un ou plusieurs facteurs de pénibilité, ces expositions aux risques professionnels étaient beaucoup plus marquées dans les professions de l’économie verte, avec un taux supérieur de presque six points à la moyenne nationale (soit 66,93 %). De même, parmi les 13,2 millions de salariés français exposés à au moins un facteur de pénibilité, 2,2 millions exerçaient une profession verdissante et 0,2 million une profession verte. N. Havet et ses collègues précisent ces constats généraux en indiquant que les travailleurs de l’économie verte « sont surexposés aux contraintes physiques marquées (57 %) et à un environnement physique agressif (32 % environ), mais ils sont moins concernés par des rythmes de travail atypiques (presque 15 %). Par exemple, leur prévalence d’exposition aux vibrations mécaniques est entre 2,5 et 4 fois plus élevée [...]. Des écarts significatifs sont aussi observés pour la manutention de charges lourdes [...]. Concernant les rythmes de travail atypiques, le travail posté, qui représente le risque principal, est moins imposé aux salariés de l’économie verte (8 % vs 15 %) et l’exposition à un travail répétitif se révèle particulièrement faible pour

⁵⁰⁴ Nations Unies, Programme des Nations Unies pour l’Environnement, [En ligne], [PNUE : Programme des Nations Unies pour l’Environnement - Office of the Secretary-General’s Envoy on Youth](#)

⁵⁰⁵ Conseil Européen. (2022), « Le Conseil prend des mesures visant à assurer une transition écologique équitable et inclusive », Communiqué de presse du conseil de l’UE du 16 juin 2022, [En ligne], [Le Conseil prend des mesures visant à assurer une transition écologique équitable et inclusive - Consilium \(europa.eu\)](#)

⁵⁰⁶ DARES. (2016), *La surveillance médicale des expositions des salariés aux risques professionnels (2016-2017)*, [En ligne], [La surveillance médicale des expositions des salariés aux risques professionnels \(2016-2017\) | DARES \(travail-emploi.gouv.fr\)](#)

⁵⁰⁷ Havet, N., Bayart, C. et Penot, A. (2021), « La pénibilité au travail dans les professions de l’économie verte. Les enseignements des enquêtes Sumer 2010-2017 », *Travail et emploi*, vol. 166-167, n° 3-4, p. 19-45.

les professions vertes »⁵⁰⁸. L'accentuation des inégalités d'exposition dans l'économie verte entre 2010 et 2017 n'est pas constatée dans le reste de l'économie mais l'est dans l'économie verte du fait sans doute d'une méconnaissance en matière de sécurité et de santé des travailleurs des risques engendrés par les activités et les nouvelles technologies développées pour minimiser les impacts environnementaux. L'évolution de la législation sur la Sécurité et la Santé au Travail (SST) est donc nécessaire et ce d'autant plus que l'expositions aux dangers est davantage prononcée pour les salariés aux statuts les plus précaires (apprentis, intérimaires, Contrats à Durée Déterminée [CDD]), soit un public déjà fragilisé sur le marché du travail.

2.2 ... qui ne réduisent pas les inégalités

Le travail de M. Guergoat-Larivière et M. Bachelot⁵⁰⁹ évoqué précédemment permet de constater que les emplois verts sont en très grande majorité occupés par des hommes (83,5 %), et par des individus âgés entre 25 et 49 ans (67,5 %). La surreprésentation des hommes est ici liée au poids des secteurs de l'énergie et de l'industrie dans l'économie verte puisqu'ils sont aussi plus nombreux que la moyenne dans l'industrie manufacturière et extractive (18 %). Mais, comme dans le reste de l'économie, on retrouve ces emplois dans le secteur de l'administration publique (33 %) tandis qu'ils sont absents du secteur du commerce, des transports, de l'hébergement et de la restauration (4,5 %). Les indicateurs de la qualité des emplois verts sont intéressants à mettre en regard de ceux relatifs à l'ensemble des emplois : leurs salaires sont en moyenne moins élevés (1 829 € mensuels contre 2 000 €) ; les emplois sont moins souvent en Contrat à Durée Indéterminée (CDI) ou sur un statut de fonctionnaire (69 % contre 73 % en moyenne) mais plus souvent à durée déterminée ; ils sont plus nombreux à temps plein (86,5 % contre 82 %) mais le temps partiel est plus souvent subi (48 % contre 30 %) ; la durée de travail effectif hebdomadaire est plus basse que le reste des emplois (35h43 contre 37h01) malgré la faiblesse du temps partiel mais ce temps de travail est également moins atypique (peu de travail régulier le week-end et de soir ou de nuit) ; le travail est plus stable et libre ; les individus occupant des emplois verts suivent légèrement moins de formations (27 % contre un peu plus de 30 %). Il en ressort donc en moyenne que les emplois verts sont moins stables et moins bien rémunérés mais disposent d'une organisation du temps de travail relativement plus favorable que les autres emplois. Toutefois, comme le précisent M. Guergoat-Larivière et M. Bachelot, une grande hétérogénéité se cache derrière ces moyennes.

Si on reprend la typologie en trois groupes distingués plus haut, la « fraction stable du salariat vert », composée d'ouvriers qualifiés hommes, est caractérisée par du travail à temps complet et à durée indéterminée, et un salaire se situant pour la majorité entre 1 500 et 2 000 € (et, pour 38 % d'entre eux, entre 1 000 et 1 500 €). Les horaires de travail y sont contraints mais stables et il n'y a pas de télétravail. Les « cadres verts » - qui comptent un tiers de femmes - ont quant à eux des revenus élevés (plus de 90 % ont un salaire mensuel supérieur à 2 000 €, et 35 % vont même au-delà de 3 000 €), des postes en CDI ou de fonctionnaires pour 92 % et des horaires adaptables voire libres (93 %), en temps complet (97 %), avec beaucoup de possibilité de télétravail et avec des formations plus fréquentes que la moyenne. Enfin le « salariat vert précaire » est caractérisé par des revenus inférieurs à 1 000 € (pour 82 % des emplois), du temps partiel contraint - et donc du sous-emploi, des contrats courts pour 80 % d'entre eux (CDD, intérim, alternance, stage, etc.) et des horaires instables pour un tiers du groupe⁵¹⁰. L'objectif

⁵⁰⁸ *Ibid.*, p. 17.

⁵⁰⁹ Guergoat-Larivière, M. et Bachelot, M. (2023), « Quelle est la qualité des emplois verts en France ? », *AOC Media, Op.cit.*,

⁵¹⁰ *Ibid.*,

d'une économie verte entraînant une réduction des inégalités dans le domaine du travail et de l'emploi est donc loin d'être atteint pour le moment. Comme le soulignent C. Peugny et G. Rieucau dans leur introduction au numéro spécial de la revue *Travail et Emploi* consacré au lien entre emploi, travail et environnement, la transition écologique sera aussi sociale en fonction de « la capacité des actrices et acteurs économiques à investir et des actrices et acteurs syndicaux à négocier les mutations⁵¹¹, pour que soient reconnues les compétences, défendues les conditions de travail et les rémunérations. Cela dépendra également de la façon dont le droit du travail et les politiques de l'emploi ou de la formation accompagnent et responsabilisent les travailleurs et les travailleuses, leur permettant de choisir et d'agir⁵¹², quel que soit le type d'organisation au sein de laquelle ils et elles travaillent »⁵¹³.

3. Compétences et formations au cœur d'une transition écologique et sociale

3.1. Accompagner la transformation des métiers

Un rapport du Conseil Économique Social et Environnemental (CESE) de 2015 portant sur l'emploi dans la transition écologique⁵¹⁴ indiquait que « la question de l'emploi est aussi posée en relation avec la réorientation des modèles de production et de consommation rendue incontournable pour économiser les ressources non renouvelables et réduire drastiquement les pollutions et les atteintes à l'environnement. [...] Il est donc nécessaire d'identifier les besoins en compétences, en qualifications, en formation et en emplois qui vont naître des politiques d'incitation et des actions de transformation conduites dans les filières »⁵¹⁵. Si les entreprises sont invitées à améliorer leurs pratiques en matière de transition écologique au travers de leurs démarches de RSE, des synthèses récentes ont montré que les pratiques des ressources humaines, notamment en matière de formation des salarié.es, avaient peu évolué. Comme le montre E. Sulzer, « les démarches RSE témoignent d'une place plus grande accordée aux préoccupations écologiques, sociales et sociétales dans le management des entreprises, [mais] la prise en compte volontaire des externalités négatives est loin d'être systématique. Le versant environnemental n'est pas nécessairement premier. Il dépend des moyens dont dispose l'entreprise – en lien avec ses acteurs internes et externes – pour le faire exister. Enfin, lorsque ce versant est pris en compte, il ne conduit pas systématiquement aux pratiques de transformation du travail et de gestion des ressources humaines qu'il supposerait »⁵¹⁶. Et ce d'autant qu'au-delà des emplois verts – dont on a vu qu'ils ne représenteront qu'une faible part de l'emploi total, et dont l'attractivité est faible du fait de rémunérations moins bonnes alors qu'ils exigent des compétences spécifiques, c'est plus globalement l'ensemble du système

⁵¹¹ Flanagan, F. et Goods, C. (2022), « Climate Change and Industrial Relations : Reflections on an Emerging Field », *Journal of Industrial Relations*, vol. 64, n° 4, p. 479-498.

⁵¹² Lallement, M. et Zimmermann, B. (2019), « Tous responsables ? Transformations du travail, métamorphoses de la responsabilité. Introduction », *Sociologie du travail*, vol. 61, n° 2, p. 1-16, [En ligne], [Tous responsables ? Transformations du travail, métamorphoses de la responsabilité \(openedition.org\)](http://www.cairn.info/revues/sociologie-du-travail-2019-2-page-1.htm).

⁵¹³ Peugny, C. et Rieucau, G. (2021), « Introduction. Emploi, travail et environnement : l'heure des transitions ? », *Travail et emploi*, n° 166-167, p. 5-18.

⁵¹⁴ Levaux, M.-B. et Genty, B. (2015), *L'emploi dans la transition écologique*, Paris, Rapport du CESE, [En ligne], [2015_15_emploi_transition_ecologique.pdf \(leceese.fr\)](http://www.ceese.fr/IMG/pdf/2015_15_emploi_transition_ecologique.pdf).

⁵¹⁵ *Ibid.*, p. 7.

⁵¹⁶ Sulzer, E. (2022), « La responsabilité sociétale des entreprises face à la transition écologique », *CEREQ Bref*, n° 430, p. 1-4.

productif qui est concerné par la transition écologique dans la mesure où elle peut modifier les activités, les organisations et les métiers⁵¹⁷. C'est ce que souligne le Plan de Programmation des Emplois et des Compétences (PPEC)⁵¹⁸ qui examine « à quelles conditions les politiques d'emploi, de formation et d'évolution professionnelle pourraient être en cohérence et en synergie avec les objectifs fixés par la transition énergétique et écologique »⁵¹⁹. S'il n'y a pour l'heure pas de PPEC appliqué à l'ensemble des secteurs, plusieurs instruments d'action publique ont déjà été mobilisés. Le Plan d'Investissement dans les Compétences (PIC) 2018-2022 finance par exemple les efforts de transformation des compétences et de qualification de la main-d'œuvre en lien avec la transition écologique sur appels à projets portant sur la formation professionnelle, l'organisation du travail et le management d'équipe. Dans la même optique, la loi Climat et Résilience⁵²⁰ prévoit, pour les entreprises d'au moins 50 salariés, l'intervention du Comité Social et Économique (CSE) en matière environnementale, symptôme du fait que la question écologique devient un objet important du dialogue social. Cette loi confie également comme mission aux opérateurs de compétence d'accompagner les entreprises face à ces enjeux de formation qui apparaissent fondamentaux dans une perspective de transition.

Une enquête récente du Centre d'Études et de Recherches sur les Qualifications (CÉREQ) sur les formations et itinéraires des salarié·es⁵²¹ permet par exemple d'éclairer la manière dont l'adoption de normes environnementales par les entreprises prend corps dans le travail et la formation des salarié·es. Les résultats de cette enquête permettent ainsi d'identifier que 11 % des salarié·es indiquent que leur activité a été modifiée, au cours de l'année écoulée, par l'introduction d'une démarche de normalisation de type écolabel (NF environnement), Haute Qualité Environnementale (HQE) ou encore respect de la norme d' l'Organisation Internationale de Normalisation ISO 14001 dans leur entreprise. Ils montrent également que 16 % des séquences de formations suivies par les salarié·es en 2019 portent sur les actions de formation mises en œuvre par les entreprises pour accompagner l'intégration de ces normes environnementales. De façon évidente, les secteurs d'activité les plus concernés par l'effet des normes sont les industries, le transport, ou encore l'hébergement restauration, mais si on adopte un regard par métiers, on constate que les agent·es de maîtrise et les ouvrier·ères qualifié·es déclarent plus fréquemment avoir vu leur activité modifiée sous l'effet de nouvelles normes environnementales, alors qu'ils et elles suivent déjà plus souvent de telles normes que les cadres et ingénieur·es. Se pose donc la question de la formation, des salarié·es les moins qualifiés en particulier, d'autant que l'enquête du CÉREQ montre que l'activité des salarié·es a été plus

⁵¹⁷ Drouilleau-Gay, F. et Legardez, A. (dir.) (2020), *Travail, formation et éducation au temps des transitions écologiques*, Toulouse, Octarès.

⁵¹⁸ Ministère du travail, de la santé et des solidarités. (2019), Plan de programmation des emplois et des compétences, [En ligne], [Rapport | Plan de programmation des emplois et des compétences - Ministère du travail, de la santé et des solidarités \(travail-emploi.gouv.fr\)](#)

⁵¹⁹ Parisot, L. (2019), *Plan de programmation des emplois et des compétences*, Rapport de la mission de préparation confiée à Mme Laurence Parisot, ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion, 2019. Le PPEC, préfiguré dans le rapport Parisot, a été associé dès 2015 à la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie, fixant les objectifs de réduction de consommation d'énergie et de développement d'énergies renouvelables, dans le cadre de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, cf. Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. (2022), Loi relative à la Transition Énergétique Pour la Croissance Verte (TEPCV), [En ligne], [Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte \(TEPCV\) | Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#).

⁵²⁰ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, [LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets \(1\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

⁵²¹ Dispositif d'Enquêtes sur les Formations et Itinéraires des Salariés (Defis), initié par le CNEFP, financé par France compétences et réalisé par le Céreq en 2019.

souvent modifiée par l'introduction de normes environnementales dans les entreprises plus engagées en matière de formation : « les normes environnementales viennent donc s'inscrire dans des contextes organisationnels déjà plus outillés que d'autres en matière de gestion des compétences, par des dispositifs favorisant les retours réflexifs et les échanges de pratiques autour du travail »⁵²². En dehors de ces entreprises déjà engagées dans de la formation, les travaux du CERÉQ révèlent que, à part l'incitation à quelques écogestes (tri des déchets, réduction du chauffage, incitation au covoiturage...), les branches ne se préoccupent pas spontanément de l'impact de la transition écologique sur les métiers et les organisations productives hormis certains secteurs traditionnellement rattachés aux problématiques écologiques (déchets ou certaines activités de l'Économie Sociale et Solidaire [ESS]), ou en évolution du fait de la réglementation (Bâtiment et Travaux Publics [BTP]). Dans ces derniers, des métiers « experts » apparaissent (chef de projet en Énergies Renouvelables [ENR], conseiller info énergie, etc.), les métiers existants se complexifient (opérateurs du tri, agriculteurs responsables d'une unité de méthanisation, etc.), induisant alors des déplacements de pratiques professionnelles qui supposent un accompagnement et des formations. C'est la raison pour laquelle le ministère de l'agriculture et l'Association pour la Formation Professionnelle des Adultes (AFPA) ont mis en œuvre en 2014 un remaniement des diplômes et des titres professionnels pour intégrer les préoccupations environnementales dans les contenus des formations comme ce fut le cas dans le secteur du bâtiment dès 2007. Il s'agit alors tout autant de développer des compétences que d'encourager des montées en compétences qui s'accompagnent aussi souvent de montées en responsabilités. C'est aussi ce que met en évidence l'enquête Defis qui montre que plus de la moitié des salarié·es dont le travail a été modifié par de nouvelles normes environnementales estiment que leur niveau de responsabilité s'est accru (contre moins d'un tiers de l'ensemble des salarié·es), que leur travail est plus intéressant, et qu'ils ont appris des choses utiles pour accéder à de nouvelles fonctions ou un nouveau poste. On voit ici à quel point l'accompagnement et la formation s'avèrent essentiels pour que les salarié·es affecté·es dans leurs pratiques par les mouvements de transition écologique puissent s'approprier les changements, en particulier dans le cas de métiers moins qualifiés dont la montée en responsabilités ne peut qu'aller de pair avec une reconnaissance du travail comme nous l'apprend par exemple le cas des métiers de la petite enfance et de l'accueil en crèches.

3.2. Le cas des crèches

Dans le cadre d'un projet sur le verdissement de la protection sociale française et les difficultés auxquelles ce processus institutionnel se heurte (PROS+Eco)⁵²³, nous avons été conduits à étudier les effets de l'introduction d'écolabels dans les crèches et la manière dont cette dernière affecte les pratiques de prise en charge de la petite enfance⁵²⁴ (Barbier et al., 2023). En effet, la question de la labellisation environnementale et des emplois est posée dans

⁵²² *Ibid.*, p. 2.

⁵²³ [ProS+Eco - Pour une protection sociale plus écologique \(pros-eco.fr\)](http://pros-eco.fr)

⁵²⁴ Barbier, A., Berthe, A., Henneguelle, A., Marchand, L., Ollivier, C. et Turquet P. (2023), *Construire une protection sociale écologique : des enjeux aux leviers d'action*, Rapport final du projet ProS+Eco remis à l'EN3S ; Le projet de recherche ProS+Eco (Identifier les leviers pour une protection sociale plus écologique) a été commandé et financé par l'École Nationale Supérieure de la Sécurité sociale (EN3S) en collaboration avec différentes caisses de Sécurité sociale. Il combine une approche pluridisciplinaire, croisant les apports de l'économie institutionnelle et industrielle, de la sociologie et des sciences politiques. Il s'appuie sur une enquête réalisée de 2021 à 2023 auprès des acteur·rices institutionnel·les de la Sécurité sociale et des secteurs associés. En plus d'un important travail de documentation, cette enquête nous a amené à réaliser 41 entretiens aux échelons locaux et nationaux de la protection sociale en faisant des focus sur certains secteurs comme celui des crèches.

le cas des crèches, plus peut-être que dans d'autres secteurs de la protection sociale. Bien que peu de travaux aient été publiés sur les liens existant entre l'accueil de la petite enfance et la préservation de l'environnement, la littérature académique nous a permis d'identifier ce secteur comme un terrain de grand intérêt. La France dispose en effet d'une offre conséquente en termes de modes d'accueil comparé aux autres pays européens et l'accueil en crèche est particulièrement sollicité par les familles en raison de son coût relativement faible et de la bonne qualité de l'accueil des enfants. Les travaux évaluant la qualité des services d'accueil se focalisent principalement sur le bien-être et le développement des enfants, qui sont de plus en plus souvent mis en relation avec des pratiques respectueuses de l'environnement. Les structures sont ainsi incitées à s'inscrire dans une démarche écologique, gage de qualité de leurs services, et à obtenir par exemple le label « Écolo crèche ». Le projet peut se traduire par des actions directes permettant la diminution de l'impact environnemental des structures : baisse des consommations d'énergie, baisse des consommations d'eau, réduction de l'utilisation de produits d'entretien nocifs, diminution du gaspillage alimentaire, utilisation de couches lavables, etc. Or ces gestes modifient les pratiques des salarié·es des crèches en augmentant (lavage des couches par exemple) ou en complexifiant leur travail (choix des menus et des recettes à cuisiner, nouvelles pratiques d'entretien, etc.). Il n'existe pas de politique globale encourageant ce genre d'initiatives et peu de crèches sont donc concernées, malgré tout les quelques expériences développées permettent de dresser plusieurs constats.

Le label « Écolo crèche » et ses déclinaisons constituent un dispositif intéressant pour réduire l'impact environnemental des structures d'accueil de la petite enfance et inscrire les bonnes pratiques sur le long terme. Quelques freins ont cependant été identifiés, tel que le coût d'obtention de cette certification qui doit être renouvelée tous les trois ans, ce qui représente un investissement conséquent pour les établissements, en particulier ceux de petite taille, qui doivent de surcroît mettre en œuvre des procédures de contrôle. Les coûts ne se limitent d'ailleurs pas au tarif de la labellisation mais aussi aux coûts en termes de temps et de conditions de travail qu'elle fait peser sur les structures dans la mise en place du dossier de certification, qui suppose un important effort d'engagement. Ce surcroît de travail concerne également la mise en œuvre des bonnes pratiques, qui peut avoir un effet décourageant pour des salarié·es déjà fortement sollicité·es par ailleurs :

« On peut surtout aller plus loin dans la logique de, comme nous on finance, ce qu'on peut faire de plus c'est inciter davantage de crèches à aller vers ces, ces voies-là. Après, comme je connais pas, moi, assez bien, [...] je connais pas assez bien le, le détail de ces labels, personnellement, et jusqu'où eux ils peuvent aller, ceux qui sont déjà engagés là-dessus. Mais, par contre, là où je suis certain qu'on peut faire plus c'est que, en termes de volumes, à mon avis y a très peu de crèches qui sont concernées. Parce que aussi c'est des, c'est des choses assez coûteuses en termes de temps, de travail, etc. C'est pas, c'est pas neutre pour elles, donc... »
(Entretien réalisé en février 2022, organisme national de la Sécurité Sociale, homme, la trentaine).

De plus, les normes traditionnellement mises en œuvre et auxquelles ont été formé·es les travailleur·ses peuvent parfois entrer en conflit avec les normes proposées par les labels, à l'instar des normes d'hygiène qui ne permettraient pas à certaines structures d'utiliser par exemple des couches lavables.

L'expérience du réseau Label Vie qui développe le label Écolo Crèche permet également de pointer quelques résultats sur les questions d'emploi et de travail. Un récent rapport de la Direction de l'Animation de la Recherche, des Études et des Statistiques (DARES) (Coutrot,

2018) intitulé « *Travail et bien être psychologique* » montre que le travail d'assistante maternelle relève des 15 métiers les plus favorables au bien-être psychologique, toutefois ce rapport ne porte pas sur les professionnel·les d'Établissements d'Accueil du Jeune Enfant (EAJE) desquels relèvent les crèches. Or comme le montre P. Moisset dans une étude sur la qualité de vie au travail dans l'accueil collectif de la petite enfance où il interroge l'effet des labels qualité sur les pratiques et les vécus des professionnel·les, ces dernier·ières s'inscrivent plutôt dans la catégorie des « empêché·es » qui comprend plus particulièrement « (...) des cadres de la fonction publique, des professionnels de l'action sociale, des enseignants, des cadres des banques, des policiers, des infirmiers », travailleur·ses qui « (...) n'éprouvent pas de fierté du travail bien fait, et ressentent rarement un sentiment d'utilité de leur travail et de plaisir au travail »⁵²⁵. S'appuyant sur d'autres résultats de la DARES, il montre que les salarié·es des collectivités territoriales (dont relèvent, en grande partie, les personnels d'Établissements d'Accueil du Jeune Enfant [EAJE]) figurent parmi les « mécontent·es », soient des professionnel·les qui cumulent des sentiments négatifs dans tous les domaines (physiques, organisationnels et psychosociaux).

Face à ce constat, P. Moisset⁵²⁶ interroge alors les effets de l'engagement dans une démarche qualité environnementale. Il montre à partir d'une analyse sur des crèches du réseau Label Vie, qu'il peut y avoir des effets de reconnaissance et de soutien de ces mêmes professionnel·les et des apports en termes de bien-être au travail, comme nous l'ont aussi révélé nos entretiens :

« Alors, je vais vous parler des impacts. La, la démarche Écolo Crèches, donc c'est une mesure d'impact, T zéro, et puis à la labellisation et à chaque relabellisation. Donc on mesure ça, on mesure plein d'impacts. En plus, chaque année, en plus des diagnostics qui permettent d'être labellisé, y a une étude d'impact annuelle qui est donnée aux crèches, et ils ont une vingtaine de questions à remplir. Parce que, en 2012, on a fait une cartographie des impacts de la démarche. Y a des choses qu'on connaissait, et qu'on a pu un peu plus quantifier, et puis des choses qu'on ignorait, qui nous ont permis vraiment de voir que y a des impacts très importants, y a la baisse de la consommation d'eau, baisse de consommation d'énergie. Et pareil, je vous enverrai les chiffres, c'est entre 15 et 20 % en moyenne, sur chacun de ces indicateurs. Réduction du gaspillage alimentaire, jusqu'à atteindre zéro, c'est-à-dire y a plus un gramme qui est jeté. Disparition des produits d'entretien et des produits toxiques en général. Amélioration de la pédagogie à l'environnement et contact des enfants avec la nature. Y a des crèches qui ne font plus que ça, c'est-à-dire oublié les gommettes et la peinture synthétique, qui, les enfants passent leur temps dans, enfin à faire des activités de récup ou naturelles et tout ça. Du bio dans le repas, jusqu'à 100 %, la disparition des emballages avec du vrac. Et baisse de l'absentéisme, et là c'est là où c'est le pompon, baisse de l'absentéisme des professionnels et des enfants. Avec, par exemple, 34 % en moyenne pour les enfants, pour les professionnels pardon, et les derniers calculs qu'on a fait c'est 68 % en moyenne pour les enfants. Donc, tout ça est venu pourquoi, parce que les directeurs nous disaient mon équipe se sent vachement mieux, j'ai plus de longues maladies. Les directrices qui m'appelaient en décembre, qui me disaient "j'ai pas un bébé

⁵²⁵ Coutrot, T. (2018), *Travail et bien être psychologique. L'apport de l'enquête CT-RPS 2016*, DARES, Document d'études, n° 217, mars 2018.

⁵²⁶ Moisset, P. (2022), « *La qualité de vie au travail dans l'accueil collectif de la petite enfance... Pour comprendre l'effet des labels qualité sur les pratiques et les vécus des professionnels* », Rapport dans le cadre du projet « soutenir et accompagner la qualité d'accueil de la petite enfance par les démarches de certification : les apports singuliers de Label Vie.

malade cette année". Ça n'arrive pas, dans une crèche, les parents savent quand on a un enfant dans une crèche, on sait que ça y est, les maladies vont commencer, tout ça. [...] La réduction des polluants, le sentiment de faire du bon travail, le management qui est plus, vous l'aurez compris, étant donné que c'est une méthode très participative, le management qui est beaucoup plus smooth et plus participatif. Y a moins de pression entre les, avec la hiérarchie. Les relations interpersonnelles beaucoup plus fouillées. Donc voilà. Il a pu mettre en évidence ces questions-là, qui font que la démarche a un impact sur les absences de plus de cinq jours » (Entretien réalisé en juin 2022, entreprise de labellisation, femme, la cinquantaine).

Cependant, une mise en place réussie s'accompagne de dispositifs de formations et d'encadrement, parfois difficiles à mettre en place dans la mesure où la mise en œuvre des transformations liées à l'adoption des labels s'adresse à des salarié·es fragiles et déjà fortement sollicité·es :

« - Et ça, il faut, la formation initiale il faut la faire bouger.

- Et pourquoi, d'après vous, y a quand même des difficultés. Vous évoquez tout à l'heure le fait qu'y a quand même un écart entre ce que vous proposiez et ce qui a été mis en place dans ce référentiel. Qu'est-ce qui fait que ça met du temps, ou en tout cas c'est compliqué d'intégrer ces questions-là, dans les formations initiales ?

- Je pense que ils doivent, ils trouvaient que les programmes sont déjà trop chargés. Que l'écologie, on m'a pas donné les raisons dans le détail, mais de dire que l'écologie, faut déjà leur apprendre à... Enfin j'ai, j'ai suivi, moi, des cours de, un CAP [Certificat d'Aptitude Professionnelle] Petite Enfance, faut déjà leur apprendre à cuisiner, repasser, faire le ménage, et puis après on verra, quoi. Enfin y a un peu, un peu de ça. Et puis les formateurs eux-mêmes sont pas à la page. C'est des gens qui ont mon âge, dans ma génération. On est très peu nombreux à être convaincus. Donc, moi j'ai 54 ans, faites, regardez autour de vous, c'est juste ... Moi, tous mes potes, je me fâche avec eux, quand je discute. Donc, les formateurs sont souvent des gens qui ont pas encore pris conscience. Il faudrait revoir leur propre formation. Parce que nous on proposait pas de faire des petits modules développement durable, c'est dans chaque matière il faut intégrer ces notions là. [...] Mais, sinon les gestionnaires, certains, sont pas très bons en méthode de management. Donc si on leur donne que des objectifs chiffrés et quanti, ils vont y aller avec le, le fouet. Et puis les professionnels, pour les professionnels ça va être une torture... Et ça va augmenter la pénibilité au travail. Ah oui, mais alors maintenant on peut plus, on peut plus faire de jeux d'eau. Vous voyez, ça va être pris comme ça. Il fait 50 degrés et on peut plus faire de jeux d'eau parce qu'il faut faire des économies d'eau et que le gestionnaire nous a dit jeux d'eau interdits. C'est, ça va se terminer comme ça. Alors que, quand les professionnels ont la main, vous savez ce qu'ils font ? Ils utilisent l'eau du sèche-linge pour, ils le mettent dans le seau pour nettoyer le sol. Vous voyez où ils en sont, quoi. La créativité. Moi quand ils m'avaient sorti ça la première fois, bon maintenant ils le font tous, mais la première fois j'ai dit : "mais c'est des dingos". Ils arrivent à trouver la moindre goutte d'eau qui est économisable et puis ils changent leurs pratiques » (Entretien réalisé en juin 2022, organisme national de la Sécurité Sociale, femme, la cinquantaine).

Au-delà de son intérêt propre, le cas des crèches permet d'étendre la réflexion sur ces questions liées au niveau de qualification des travailleur·ses, au degré d'attractivité des emplois et le sens et le contenu du travail que pose aujourd'hui l'entrée de notre modèle productif dans la transition écologique.

Des réflexions récentes en économie, sociologie ou en philosophie invitent à faire un lien entre l'engagement dans la transition écologique et un regain de sens au travail à l'instar de D. Méda qui propose de « repenser le travail et l'emploi par l'écologie »⁵²⁷ ou de J. Gadrey qui voit une compatibilité entre un scénario de la reconversion écologique et la poursuite de « gains de qualité et de durabilité »⁵²⁸. Cependant, pour qu'un tel gain de sens puisse effectivement être trouvé, il est nécessaire de lier transition écologique *et* transition sociale. Pour ce faire, les effets des transformations techniques et économiques en matière de protection de l'environnement sur l'emploi et le travail ne doivent pas être ignorés. Si les évolutions montrent à ce stade que le risque de « *job killing* » est faible, nous avons aussi vu que l'idée que la transition écologique serait source de création d'emplois est à relativiser. En revanche, les effets sur la structure des emplois *et* sur les contenus et les conditions de travail sont majeurs, en particulier sur des métiers les plus fragilisés qui font déjà l'objet d'une faible attractivité. Aussi, pour que la transition écologique soit juste socialement mais aussi attractive, l'accompagnement de la transformation du travail est un enjeu majeur tant sur les formes d'emploi qui vont l'encadrer que sur les besoins en formation qu'elle va nécessiter.

⁵²⁷ Méda, D. (2017), « Repenser le travail et l'emploi par l'écologie », *Revue Projet*, n° 361, p. 51-59.

⁵²⁸ Gadrey, J. (2015), *Adieu à la croissance. Bien vivre dans un monde solidaire*, Paris, Les Petits Matins.

Lexique des sigles

ADEME : Agence de la transition écologique

ADM : Alimentations Du Monde – Chaire Unesco

AFPA : Association pour la Formation Professionnelle des Adultes

ALISS : Alimentation et Sciences Sociales

APL : Aide Personnalisée au Logement

AMAP : Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne

AMI : Alternatives moins impactantes

ANIL : Agence Nationale pour l'Information sur le Logement

ANSES : Agence Nationale de Sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'Environnement et du Travail

ARA : Aide à l'auto-Réhabilitation Accompagnée

ARS : Agences Régionales de Santé

ASPI : Enquête « *Conditions de vie et aspirations des Français* »

BDF : Enquête Budget de Famille de l'INSEE

BdR : Budgets de Référence

BEE : Baromètre Ecologie Environnement

BIT : Bureau International du Travail

BTP : Bâtiment et Travaux Publics

CAF : Caisses d'Allocations Familiales

CAP : Certificat d'Aptitude Professionnelle

CCAS : Centres Communaux d'Action Sociale

CCC : Convention Citoyenne pour le Climat

CD : Conseils Départementaux

CDD : Contrat à Durée Déterminée

CDI : Contrat à Durée Indéterminée

CEE : Certificats d'Économie d'Énergie

CÉREQ : Centre d'Études et de Recherches sur les Qualifications

CES : Centre d'Économie de la Sorbonne

CESE : Conseil Économique Social et Environnemental

CGDD : Commissariat Général du Développement Durable

CIAS : Centres Intercommunaux d'Action Sociale

CIEAU : Centre d'Information sur l'Eau

CIRAD : Centre de coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement

CIRED : Centre International de Recherche sur l'Environnement et le Développement

CLERSE : Centre Lillois d'Etudes et de Recherches Sociologiques et Économiques

CLP : Commissaires à la prévention et à la Lutte contre la Pauvreté

CNAF : Caisse Nationale des Allocations Familiales

CNAM : Caisse Nationale de l'Assurance Maladie

CNLE : Conseil National des politiques de Lutte contre la pauvreté et l'Exclusion sociale

CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique

CNSA : Caisse Nationale de Solidarité pour l'Autonomie

COP : Conférences des Parties

CPAM : Caisses Primaires d'Assurance Maladie

CRÉDOC : Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie

CRH : Centre de Recherche sur l'Habitat

CSE : Comité Social et Économique

CSO : Centre de Sociologie des Organisations

CSS : Complémentaire Santé Solidaire

DARES : Direction de l'Animation de la Recherche, des Études et des Statistiques

DDE : Direction Départementale de l'Équipement

DEPR : Direction Exécutive Prospective et Recherche

DGALN : Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature

DGFiP : Direction Générale des Finances Publiques

DHUP : Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages

DPE : Diagnostic de Performance Énergétique

DREES : Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques

DUT : Diplôme Universitaire de Technologie

EAJE : Établissements d'Accueil du Jeune Enfant

Éco-PTZ : Éco-Prêt à Taux Zéro

EHPAD : Établissements d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes

ELIPSS : Étude Longitudinale par Internet Pour les Sciences Sociales

ENR : Énergies Renouvelables

EN3S : École Nationale Supérieure de Sécurité Sociale

EPCI : Établissements Publics de Coopération Intercommunale,

EPPIP : Économie des Partenariats Publics - Privés

ESS : Économie Sociale et Solidaire

FAP : Fondation Abbé Pierre

FAP : Nomenclature Familles Professionnelles en France

FAS : Fédération des Acteurs de la Solidarité

FFBA : Fédération Française des Banques Alimentaires

FSATME : Fonds Social d'Aide aux Travaux de Maîtrise de l'Énergie

FSL : Fonds de Solidarité Logement

GATE : Groupe d'Analyse et de Théorie Économique

HCC : Haut Conseil pour le Climat

HCFA : Haut Conseil de la Famille, de l'Enfance et de l'Âge

HCI : Haut Conseil à l'Intégration

HDR : Habilitation à Diriger des Recherches

HLM : Habitation à Loyer Modéré

HQE : Haute Qualité Environnementale

ICD : Indice de cumul des Contraintes sur la Décarbonation

IDDRI : Institut du Développement Durable et des Relations Internationales

IdFM : Ile-de-France Mobilités

INED : Institut National des Études Démographiques

INRAE : Institut National de Recherche pour l’Agriculture, l’alimentation et l’Environnement

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

IPBES : Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services - plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques

IRES : Institut de Recherches Économiques et Sociales

ISO : Organisation Internationale de Normalisation

LAVUE : Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement

LiRIS : Laboratoire interdisciplinaire de Recherche en Innovations Sociétales

LISIS : Laboratoire Interdisciplinaire Sciences Innovations Sociétés

MNCP : Mouvement National des Chômeurs et Précaires

MSA : Mutualité Sociale Agricole

ODD : Objectifs du Développement Durable

OFCE : Observatoire Français des Conjonctures Economiques

OLL : Observatoires Locaux des Loyers

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONEMEV : Observatoire National des Emplois et Métiers de l’Économie Verte

ONPE : Observatoire Nationale de la Précarité Énergétique

ONPES : Observatoire National de la Pauvreté et de l’Exclusion Sociale

ONRE : Observatoire National de la Rénovation Énergétique

ONU : Organisation des Nations Unies

PFAS : per- et poly-fluoroalkylées

PGSSE : Plan de Gestion de Sécurité Sanitaire de l’Eau

PIB : Produit Intérieur Brut

PIC : Plan d'Investissement dans les Compétences

PNACC : Plan National d'Adaptation au Changement Climatique

PNF : Programme National de Réforme

PNNS : Programme National Nutrition Santé

PNRR : Plan National de Relance et de Résilience

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement

PPE : Programmation Pluriannuelle de l'Énergie

PPEC : Plan de Programmation des Emplois et des Compétences

PTEF : Plan de Transformation de l'Économie Française

ROME : Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois

RSA : Revenu de Solidarité Active

RSE : Responsabilité Sociétale de l'Entreprise

SDeS : Service des Données et études Statistiques

SFEC : Stratégie Française sur l'Énergie et le Climat

SGPE : Secrétariat Général à la Planification Écologique

SMIC : Salaire Minimum de Croissance

SNB : Stratégie Nationale Biodiversité

SNBC : Stratégie Nationale Bas- Carbone

SPF : Secours Populaire Français

SPIC : Service Public Industriel et Commercial

SRCV : Enquête sur les « Statistiques sur les Ressources et les Conditions de vie »

SST : Sécurité et la Santé au Travail

STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France

SVEN : Style de Vie et ENVironnement

TEPCV : Transition Énergétique Pour la Croissance Verte

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

UE : Union Européenne

UIE : Union des Industries et des Entreprises de l'Eau

UNCCAS : Union Nationale des Centres Communaux d'Action Sociale

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture

ZEAT : Zones d'Études et d'Aménagement du Territoire

ZFE : Zones à Faible Émission

ZUP : Zone Urbaine Prioritaire

Bibliographie générale

Adamiec, C. et Régnier, F. (2023), *La viande, nouvel aliment clivant ? Oppositions sociales et reconfigurations autour des choix alimentaires*, Rapport de fin de contrat FacilEat4All, hal-04283797, Paris.

ADEME (2021), *Transition écologique et emploi : un cercle vertueux ?*, [En ligne] <https://infos.ademe.fr/magazine-octobre-2021/dossier/transition-ecologique-et-emploi-un-cercle-vertueux/>

ADEME, (2017), ADEME & Vous : le Mag, n° 102, p. 5-11.

Agence Nationale de Sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'Environnement et du Travail (ANSES). (2016), *Actualisation des repères du PNNS : révision des repères de consommations alimentaires*, Avis de l'ANSES, Rapport d'expertise collective, Paris.

ANSES. 2017, *Étude Individuelle Nationale des Consommations Alimentaires INCA3*. Avis de l'ANSES, Rapport d'expertise collective.

Arrêté du 30 décembre 2022 modifiant l'arrêté du 11 janvier 2007 relatif aux limites et références de qualité des eaux brutes et des eaux destinées à la consommation humaine mentionnées aux articles R. 1321-2, R. 1321-3, R. 1321-7 et R. 1321-38 du code de la santé publique.

ATD Quart Monde et Université d’Oxford. (2019), *Les dimensions cachées de la pauvreté - Recherche participative internationale*, Paris, Rapport ATD Quart Monde.

Auteur inconnu, « Juillet 2022 devient le deuxième mois le plus sec jamais enregistré », *Le Monde*, Juillet 2022 devient le deuxième mois le plus sec jamais enregistré (lemonde.fr)

Baghioni, L. et Moncel, N. (2022), « La transition écologique au travail : emploi et formation face au défi environnemental », *CEREO Bref*, vol. 423, n° 7, p. 1-4.

Barasz, J. et Garner, H. (coord.). (2022), *Soutenabilités ! Orchester et planifier l'action publique*, Paris, France stratégie.

Barbier, C. (2023), « Pour atteindre la neutralité carbone, il faut manger moins de viande », propos recueillis par Wakim, N., *Le Monde*, 26 janvier 2023 : [Pour atteindre la neutralité carbone, il faut manger beaucoup moins de viande](#) (lemonde.fr)

Barbier, A., Berthe, A., Henneguelle, A., Marchand, L., Ollivier, C. et Turquet P. (2023), *Construire une protection sociale écologique : des enjeux aux leviers d'action*, Rapport final du projet ProS+Eco remis à l'EN3S.

Barbier, C., Couturier, C., Dumas, P., Kesse-Guyot, E., Baudry, J., Pharabod, I., Pourouchottamin, P. et Toilier, F. (2022), *Simulation prospective du système alimentaire et de son empreinte carbone*, Paris, La librairie ADEME : [Simulation prospective du système alimentaire et de son empreinte carbone \(SISAE\) - La librairie ADEME](#)

Bargues, E. et Landivar, D. (2016). Les organismes de formation comme relais des savoirs officiels et scientifiques liés à la transition écologique, une approche par la cartographie des controverses. *Formation Emploi*, n° 135, 2016.

Barraud de Lagerie, P., Gros, J. et Sigalo, Santos L. (2023), « Qui veut gagner des centimes ? Les microtravailleurs : derrière une foule de passage, une première ligne de précaires », in Palier B. (éd.) (2023), *Que sait-on du travail ?*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 350-364.

Barrault, J., Couderc, L., Le Floch, J., Masson, P., Salvetti, M. et Saussier, S. (2023), « Quel(s) modèle(s) de financement des économies d'eau pour les services publics d'eau et d'assainissement ? », *Policy papers* de la Chaire Économie des Partenariats Publics - Privés [EPPP], n° 8, [En ligne], [Policy Papers – Chaire EPPP \(chaire-eppp.org\)](http://Policy Papers – Chaire EPPP (chaire-eppp.org)).

Barroux, R. et Boulo, J. (2012), « La viande plombe le bilan carbone des Français », *Le Monde*, 17 avril 2012, https://www.lemonde.fr/planete/article/2012/04/17/la-viande-plombe-le-bilan-carbone-des-francais_1686603_3244.html

Baudelot, C. et Establet, R. (1994), *Maurice Halbwachs : consommation et société*, Paris, Puf.

Belrhiti, C., Cukierman, C., Richard, A. et Sol, J. (2022), *Rapport d'information sur l'avenir de l'eau*. Sénat, Rapport n° 142, enregistré à la Présidence du Sénat le 24 novembre 2022, [r22-1421.pdf \(senat.fr\)](https://www.senat.fr/r22-1421.pdf)

Blavier, P. (2021), *Gilets jaunes, la révolte des budgets contraints*, Paris, Puf.

Blavier, P. (2019), « Tenir son budget en temps de crise. Enquête auprès d'un couple espagnol après la récession de 2008 », *Les études sociales*, n° 169, p. 71-90.

Boubal, C., (2019), « L'art de ne pas gouverner les conduites. Étude de la conception des campagnes de prévention en nutrition », *Revue française de sociologie*, vol. 60, p. 457-481.

Bourdieu, P. (1979), *La Distinction*, Paris, Éditions de Minuit.

Bourdieu, P., Bouhedja, S., Christin, R. et Givry, C. (1990), « Un placement de père de famille », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1-2, n° 81-82, p. 6-33.

Branger, F. et Quirion, Ph. (2015), « Reaping the carbon rent: Abatement and overallocation profits in the European cement industry, insights from an LMDI decomposition analysis », *Energy Economics*, n° 47, p. 189-205.

Brocard, C., Saujot, M., Brumont, L. et Dubuisson-Quellier, S. (2022), « Pratiques alimentaires durables : un autre regard sur et avec les personnes modestes », *Décryptage - IDDRI*, n° 1, p. 1-7.

Bruegel, M. (2004), « Le repas à l'usine : industrialisation, nutrition et alimentation populaire », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 51-3, p. 183-198.

Caillaud, K. et al. (2020), *Exploration des pratiques de consommation et des usages domestiques de l'eau potable, et leur structuration*, Rapport de recherche, Bordeaux.

Caillavet, F. et Badji, I., (2019), « Saisonnalité et choix alimentaires : la consommation de fruits et légumes en France », in Régnier F. (dir) ; *Diet4Trans, Saisonnalité et contre-saisonnalité pour une alimentation durable*, Rapport INRAE Aliss – ADEME, p. 35-151.

Caillavet, F., Darmon, N., Dubois, Ch., Gomy, C., Paturel, D. et Pérignon D. (2021), *Vers une sécurité alimentaire durable : enjeux, initiatives et principes directeurs*, Terra Nova.

Caillavet, F., Darmon, N., Létoile, F. et Nichèle, V. (2019), « Quatre décennies d'achats alimentaires : évolutions des inégalités de qualité nutritionnelle en France, 1971-2010 », *Économie et statistique*, n° 513, p. 73-93.

Caillavet, F., Darmon, N., Létoile, F., Nichèle, V., 2019a, « Four Decades of Household Food Purchases: Changes in Inequalities of Nutritional Quality in France, 1971-2010 », *Économie et Statistique*, n° 513, p. 69-89.

Centre d'Information sur l'Eau (2022), « Les ressources en France et dans le monde », Ressources en eau France et dans le monde | Centre d'information sur l'eau (cieau.com)

Chancel, L., Piketty, T., Saez, E. et Zucman, G. (2022), *Rapport sur les inégalités mondiales 2022*, Paris, Seuil.

Chancel, L. et Piketty, T. (2015), *Carbon and inequality : from Kyoto to Paris - Trends in the Global Inequality of Carbon Emissions (1998–2013) and Prospects for An Equitable Adaptation Fund*, Paris, Paris School of Economics.

Chaput, K., Serre, Ph., Tissot, I., Barnhusen, F. et Beaufils, S. (2022), « Sans travaux de rénovation énergétique, près d'un logement francilien sur deux bientôt interdit à la location », *INSEE Analyses Île-de-France*, n° 159, p. 1-5.

Charlet, A. et Pfeiffer, B. (2021), *La valeur verte des logements – Analyse de l'effet de l'étiquette énergétique sur les prix et les loyers*, DHUP, DGALN.

Chatelin, S. (2016), « La sobriété : pourquoi et comment ? », *Fil d'argent*, Association Negawatt, n° 5, p. 1-3.

Chodorge, M. et Pavard, C. (2016), *Le parc locatif privé et ses bailleurs en 2013*, Agence Nationale pour l'Information sur le Logement (ANIL).

Collectif Rosa Bonheur. (2019), *La Ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Paris, Éditions Amsterdam.

Combet, E. et Pottier, A. (2024), *Un nouveau contrat écologique*, Paris, Puf.

Comby, J.-B. (2015), « À propos de la dépossession écologique des classes populaires », *Savoir/Agir*, vol. 3, n° 33, p. 23-30

Comby, J.-B. et Grossetête, M. (2012), « “Se montrer prévoyant”: une norme sociale diversement appropriée », *Sociologie*, vol. 3, n° 3, p. 251-266.

CNLE. (2024), *Avis - Sanctions : le point de vue du vécu*, Paris, CNLE, À paraître.

CNLE. (2023), *Synthèse de la 2ème vague du baromètre de suivi qualitatif de l'évolution de la pauvreté et de l'exclusion sociale*, septembre 2023.

CNLE. (2023), « CNLE : les leçons du “choc de participation” » : <https://www.vie-publique.fr/files/rapport/pdf/289783.pdf>

Conseil Européen. (2022), « Le Conseil prend des mesures visant à assurer une transition écologique équitable et inclusive », Communiqué de presse du conseil de l'UE du 16 juin 2022, [En ligne], [Le Conseil prend des mesures visant à assurer une transition écologique équitable et inclusive - Consilium \(europa.eu\)](https://www.europa.eu/!LJXWzP)

Cottreau, A., Marzok, M.-M. (2012), *Une famille andalouse. Ethnocomptabilité d'une économie invisible*, Paris, Bouchène.

Cou langeon, Ph., Demoli, Y., Ginsburger, M. et Petev, I. (2023), *La conversion écologique des Français : contradictions et clivages*, Paris, Puf.

Cours des comptes. (2023), *La gestion quantitative de l'eau en période de changement climatique*, Exercices 2016-2022, Rapport public thématique.

Coutrot, T. (2018), *Travail et bien être psychologique. L'apport de l'enquête CT-RPS 2016*, DARES, Document d'études, n° 217, mars 2018.

Crédoc. (2019), *Isolement relationnel et mobilité*, Paris, Étude pour la Fondation de France.

DARES. (2016), *La surveillance médicale des expositions des salariés aux risques professionnels (2016-2017)*, [En ligne], [La surveillance médicale des expositions des salariés aux risques professionnels \(2016-2017\) | DARES \(travail-emploi.gouv.fr\)](https://www.travail-emploi.gouv.fr/).

Décret n° 2022-1720 du 29 décembre 2022 relatif à la sécurité sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine, [Décret n° 2022-1720 du 29 décembre 2022 relatif à la sécurité sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](https://legifrance.gouv.fr/ltext/idT/LEGITEXT_000032530056/_FATI_000032530056)

Décret n° 2022-1721 du 29 décembre 2022 relatif à l'amélioration des conditions d'accès de tous à l'eau destinée à la consommation humaine, [Décret n° 2022-1721 du 29 décembre 2022 relatif à l'amélioration des conditions d'accès de tous à l'eau destinée à la consommation humaine - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](https://legifrance.gouv.fr/ltext/idT/LEGITEXT_000032530057/_FATI_000032530057)

Décret n° 2008-780 du 13 août 2008 relatif à la procédure applicable en cas d'impayés des factures d'électricité, de gaz, de chaleur et d'eau, [Décret n° 2008-780 du 13 août 2008 relatif à la procédure applicable en cas d'impayés des factures d'électricité, de gaz, de chaleur et d'eau - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](https://legifrance.gouv.fr/ltext/idT/LEGITEXT_000032530058/_FATI_000032530058)

Delanoë, A. et Moncel, N. (2022). *Normes environnementales : quels effets sur le travail et les formations ?*. Céreq Bref, n° 432, Décembre 2022, 4 p.

Deldrèvre, V. (2015), *Pour une sociologie des inégalités environnementales*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang.

Deldrèvre, V., Candau, J. et Nous, C. (2021), *Effort environnemental et équité : les politiques publiques de l'eau et de la biodiversité en France*, Bruxelles, Peter Lang edition.

Demoly, E. et Schweitzer, C. (2020), « Les ménages les plus modestes dépensent davantage pour leur logement et les plus aisés pour les transports », *INSEE Focus*, n° 203, [Les ménages les plus modestes dépensent davantage pour leur logement et les plus aisés pour les transports - Insee Focus - 203](https://www.insee.fr/fr/statistiques/203/les-menages-les-plus-modestes-depensent-davantage-pour-leur-logement-et-les-plus-aises-pour-les-transports).

DREES (2019). *Minimas sociaux et prestations sociales - Ménages aux revenus modestes et redistribution* - Édition 2019.

Driant, J.-C et Lelièvre, M. (dir.). (2018), *Mal-logement, mal-logés*, Rapport 2017-2018, ONPES.

Drouilleau-Gay, F. et Legardez, A. (dir.) (2020), *Travail, formation et éducation au temps des transitions écologiques*, Toulouse, Octarès.

Dubuisson-Quellier, S. (dir.). (2016), *Gouverner les conduites*, Paris, Les Presses de Sciences Po.

Dubuisson-Quellier, S. (2009), *La consommation engagée*, Paris, Presses de Sciences Po.

Duvoux, N. (2023), *L'avenir confisqué : inégalités de temps vécu, classes sociales et patrimoine*, Paris, Puf.

Duvoux, N. et Lelièvre, M. (dir.) (2021), *Trajectoires et parcours des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale*, Actes du séminaire Comité scientifique du CNLE-DREES.

Duvoux, N. et Lelièvre, M. (dir.), (2021), *La pauvreté démultipliée - Dimensions, processus et réponses* - Printemps 2020|Printemps 2021, Paris, CNLE, [279846.pdf \(vie-publique.fr\)](https://www.vie-publique.fr/279846.pdf)

Éloi, L. (2023), *Économie pour le XXI^{ème} siècle. Manuel des transitions justes*, Paris, La Découverte.

Erhel, C. et Guergoat-Larivière, M. (2016), « La qualité de l'emploi », *Idées économiques et sociales*, Vol. 185, n° 3, pp. 19-27.

Etner, J. (2020), « Mieux comprendre les comportements en situation d'incertitude : l'apport des modèles de décisions », *Archives de philosophie du droit*, vol.1, Tome 62, p. 31-45.

Fédération Française des Banques Alimentaires (FFBA). (2023), *Étude Profils : qui sont les personnes accueillies à l'aide alimentaire* : <https://www.banquealimentaire.org/etudes-profil-2023-qui-sont-les-personnes-accueillies-laide-alimentaire>

Flanagan, F. et Goods, C. (2022), « Climate Change and Industrial Relations : Reflections on an Emerging Field », *Journal of Industrial Relations*, vol. 64, n° 4, p. 479-498.

Flipo, F. (2021), « Gilets jaunes et écologie : vers un écologisme des pauvres ? », *Écologie et politique*, n° 62, p. 13-24.

FORS Recherche sociale et Citexia. (2015), *Étude portant sur la mise en place de dispositifs expérimentaux d'accès social à l'eau potable à l'échelle de Grenoble Alpes Métropole*. Document de travail non publié.

Fransolet, A et Vanhille, J (2023), *Just transition in Belgium : concepts, issues at stake, and policy levers. Scientific report on behalf of the high committee for a just transition*, Brussels.

Frauenfelder, A. (2008), « Consommations de viande, distinctions et régulations sociales », *Carnets de bord en sciences humaines*, n° 15, p. 60-63.

Fremstad, A., Underwood, A. et Zahran, S. (2018), « The Environmental Impact of sharing: Household and urban economies of CO₂ emissions », *Ecological Economics*, n° 145, p. 137-147.

Gaborit, M. et Grémion, Th. (2019), « Jaunes et verts. Vers un écologisme populaire ? », *La vie des idées*, [En ligne] [Jaunes et verts - La Vie des idées \(laviedesidees.fr\)](https://laviedesidees.fr/jaunes-et-verts-la-vie-des-idees)

Gadrey, J. (2015), *Adieu à la croissance. Bien vivre dans un monde solidaire*, Paris, Les Petits Matins.

Garric, A. (2022), « On trottine lentement derrière un climat qui change vite », *Le Monde*, « On trottine lentement derrière un climat qui change vite » ([lemonde.fr](https://www.lemonde.fr)).

Ginsburger, M. (2023), *L'écologie en pratiques : consommation ordinaire et inégalités en France depuis les années 1980*, Thèse de doctorat en sociologie, Paris, Institut d'études politiques de Paris-Sciences Po.

Ginsburger, M. (2020), « De la norme à la pratique écocitoyenne. Position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté », *Revue française de sociologie*, vol. 61, n° 1, p. 43-78.

Ginsburger, M. et Madon J. (2023), « Faire durer ses objets, une pratique distinctive ? Consommation et frontières de classe chez les ménages aisés », *Sociologie*, vol. 14, n° 1, p. 29-48.

Gleizes, F., Grobon, S. et Legleye, S. (2019), « 3 % des individus isolés de leur famille et de leur entourage : un cumul de difficultés socio-économiques et de mal-être », *INSEE Première*, n° 1770, p. 1-4.

Gollac, S. (2013), « Propriété immobilière et autochtonie. Les trajectoires immobilières, sociales et politiques d'un maçon breton et de ses descendant-e-s », *Politix*, n° 101, p. 133-159.

Gollier, Ch. (2019), *Le climat après la fin du mois*, Paris, Puf.

Grignon, C. (1988), « Les enquêtes sur la consommation et la sociologie des goûts », *Revue Économique*, n° 39, p. 15–32, <https://doi.org/10.2307/3502065>

Grignon C. (1991), « Racisme et racisme de classe », *Critiques sociales*, n° 2, p. 3-12.

Grignon, C. et Grignon, Ch. (1980), « Styles d'alimentation et goûts populaires », *Revue française de sociologie*, n° 21-4, p. 531-569.

Guergoat-Larivière, M. et Bachelot, M. (2023), « Quelle est la qualité des emplois verts en France ? », *AOC Media*, mis en ligne le 9 octobre 2023, p. 3 [En ligne], [Quelle est la qualité des emplois verts en France ? - AOC media](https://aocmedia.com/quelle-est-la-qualite-des-emplois-verts-en-france/).

Havet, N., Bayart, C. et Penot, A. (2021), « La pénibilité au travail dans les professions de l'économie verte. Les enseignements des enquêtes *Sumer* 2010-2017 », *Travail et emploi*, vol. 166-167, n° 3-4, p. 19-45.

Hoggart, R. (1957) [1970], *La culture du pauvre*, Paris, Éditions de Minuit.

Hourcade, J.C. et Combet, E. (2017), *Fiscalité carbone et finance climat : un contrat social pour notre temps*, Paris, Les Petits Matins.

INSEE, Métiers « verts », Onglet Méthodes, [en ligne][Métiers « verts » | INSEE](#).

INSEE. (2016), Définition dépenses pré-engagées, [En ligne],
<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1358>.

Institut du Développement Durable et des Relations Internationales (IDDRI), (2024), « Première édition du leasing social : leçons d'un succès mal anticipé », Billet de blog - IDDRI, [En ligne] [Première édition du leasing social : leçons d'un succès mal anticipé | IDDRI](#).

Klenert, D., Funke, F. et Cai, M. (2023), « Meat taxes in Europe can be designed to avoid overburdening low-income consumers », *Nature Food*, n° 4, p. 894-901.

Laé, J-F. et Murard, N. (1985), *L'argent des pauvres : la vie quotidienne en cité de transit*, Paris, Seuil.

Lallement, M. et Zimmermann, B. (2019), « Tous responsables ? Transformations du travail, métamorphoses de la responsabilité. Introduction », *Sociologie du travail*, vol. 61, n° 2, p. 1-16, [En ligne], [Tous responsables ? Transformations du travail, métamorphoses de la responsabilité \(openedition.org\)](#).

Lambert Anne, 2015, *Tous propriétaires ! L'envers du décor pavillonnaire*, Paris, Seuil, col. Liber.

Laurent, É. (2021), « Construire une protection sociale-écologique : le cas de la France face aux canicules » *Sciences Po OFCE Working Paper*, n° 17, p. 1-26.

Laurent, É. (2011), *Social-Écologie*, Paris, Flammarion.

Ledez, M., Hainaut, H. (2022), *Panorama des financements climat*, édition 2022, Institute For Climate Economics.

Lelièvre, M. (dir.) (2022), *Les budgets de référence en milieu rural, en ville moyenne et en Métropole Grand Paris - Nouvelles pistes pour l'inclusion sociale*, Paris, CNLE, [les-budgets-de-reférence-nouvelles-pistes-insclusion-sociale-rapport-2022-cnle.pdf](#) (sante.gouv.fr).

Lelièvre, M. (2021), « Seuils, trajectoires et halo de la pauvreté », in N. Duvoux, M. Lelièvre (dir.), *Actes du séminaire Comité scientifique du CNLE-DREES*, p. 139-148.

Lelièvre M., et Rémy, N. (2018), « Dépenses pré-engagées : quel poids dans le budget des ménages ? », Les Dossiers de la DREES, n° 25.

Lelièvre, M., et Rémy, N. (2018), « Des inégalités de niveau de vie plus marquées une fois les dépenses pré-engagées prises en compte », DREES, études et résultats, n°1055.

Le Monde (2022), « Juillet 2022 devient le deuxième mois le plus sec jamais enregistré », *Le Monde*, Juillet 2022 devient le deuxième mois le plus sec jamais enregistré (lemonde.fr)

Le Saout, R., Mesqui, B. et Rathle, J.-Ph. (2022), *Le parc de logements par classe de performance énergétique au 1er janvier 2022*, Rapport de l'Observatoire national de la rénovation énergétique.

Lettre de mission, 9 février 2022.

Levain, A., Persico, S., Alexandre, Ch., Dondeyne, Ch., Elalaoui, Ch., Fortun, L., Gaborit, N., Le Lann, Y., Reungoat, E. et Della Dudda, M. (2002), « Are movements against climate-change policy anti-environmental ? Research on the yellow vest movement », *French Politics*, n° 20, p. 550-572.

Levaux, M.-B. et Genty, B. (2015), *L'emploi dans la transition écologique*, Paris, Rapport du CESE, [En ligne], [2015_15_emploi_transition_ecologique.pdf \(leceze.fr\)](https://leceze.fr/2015_15_emploi_transition_ecologique.pdf).

Librairie de l'ADEME, <https://librairie.ademe.fr/consommer-autrement/5819-une-alimentation-plus-durable-en-10-questions-9791029720581.html>

Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, [Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets \(1\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

Loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, [Loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat - Dossiers législatifs - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, [Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte \(1\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

Loi n° 2013-312 du 15 avril 2013 visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes, [Article 28 - LOI n° 2013-312 du 15 avril 2013 visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes \(1\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

Loi n° 2011-156 du 7 février 2011 relative à la solidarité dans les domaines de l'alimentation en eau et de l'assainissement, [Journal officiel de la République française - N° 32 du 8 février 2011 \(christian-cambon.fr\)](#).

Malier, H. (2019), « Greening the poor: the trap of moralization », *The British Journal of Sociology*, Vol. 70, n° 5, p. 1661-1680.

Maresca, B. (2017), « Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? », *La Pensée écologique*, n° 1, p. 233-251.

Martínez Alier, J. (2014), *L'écologisme des pauvres. Une étude des conflits environnementaux dans le monde*, Paris, Les Petits matins/Inst. Veblen.

Méda, D. (2017), « Repenser le travail et l'emploi par l'écologie », *Revue Projet*, n° 361, p. 51-59.

Metayer, S., Postic, S. et Kessler, L. (2022), « Jointly tackling the climate crisis and social issues. Integrating social considerations into climate budget tagging exercises », *Revue de l'OFCE*, vol. 1, n° 176, p. 87-119.

Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires. (2023), *L'économie circulaire*, [En ligne], <https://www.ecologie.gouv.fr/leconomie-circulaire> (consulté le 7 mars 2023).

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (2023), [« Sécheresse en France », Sécheresse en France | Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#)

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. (2023), *Métiers verts et verdissants: près de 4 millions de professionnels en 2019*, [En ligne], <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/metiers-verts-et-verdissants-pres-de-4-millions-de-professionnels-en-2019>

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. (2022), Loi relative à la Transition Énergétique Pour la Croissance Verte (TEPCV), [En ligne], [Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte \(TEPCV\) | Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#)

Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, *Transition écologique : qu'est-ce qu'un métier vert ?*, [En ligne], <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/metier-vert>

Ministère du travail, de la santé et des solidarités. (2019), Plan de programmation des emplois et des compétences, [En ligne], [Rapport | Plan de programmation des emplois et des compétences - Ministère du travail, de la santé et des solidarités \(travail-emploi.gouv.fr\)](#)

Moisset, P. (2022), « *La qualité de vie au travail dans l'accueil collectif de la petite enfance... Pour comprendre l'effet des labels qualité sur les pratiques et les vécus des professionnels* », Rapport dans le cadre du projet « soutenir et accompagner la qualité d'accueil de la petite enfance par les démarches de certification : les apports singuliers de Label Vie.

Montanari, M. (1995), *La faim et l'abondance*, Paris, Seuil.

Nations Unies, Programme des Nations Unies pour l'Environnement, [En ligne], [PNUD : Programme des Nations Unies pour l'Environnement - Office of the Secretary-General's Envoy on Youth](#)

Nivard, C. (2021), « De “nouveaux” droits à l'eau, à l'énergie et au logement en France à l'ère de l'État post-providence ? » In Bony, L., Lévy-Vroelant, C. et Tsanga Tabi, M. (Eds.), *Précarités en eau : un état des lieux en Europe*, Paris, Ined Éditions. doi :10.4000/books.ined.16150.

Ordonnance n° 2022-1611 du 22 décembre 2022 relative à l'accès et à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine, [Ordonnance n° 2022-1611 du 22 décembre 2022 relative à l'accès et à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#).

Organisation des Nations Unies (ONU). (2023), Communiqué de presse, [En ligne] <https://news.un.org/fr/story/2023/09/1139122> (consulté le 8 octobre 2023).

Organisation Mondiale de la Santé (OMS). (2015) : <https://www.who.int/news-room/detail/cancer-carcinogenicity-of-the-consumption-of-red-meat-and-processed-meat>

Oxfam. (2023), *Égalité climatique : une planète pour les 99 %*, Oxford, Oxfam International)

Parisot, L. (2019), *Plan de programmation des emplois et des compétences*, Rapport de la mission de préparation confiée à Mme Laurence Parisot, ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion, 2019.

Paugam, S. (2023), *L'attachement social*, Paris, Seuil.

Paugam, S. (2013), *Les formes élémentaires de la pauvreté*, Paris, Puf.

Pech, T. (2021), *Le Parlement des citoyens. La Convention citoyenne pour le climat*, Paris, La République des idées/Seuil.

Perignon, M., Vieux, F., Verger, E.O., Bricas, N. et Darmon, N. (2023), « Dietary environmental impacts of French adults are poorly related to their income levels or food insecurity status », *European Journal of Nutrition*, vol. 62, n° 6, p. 2541-2553. doi: 10.1007/s00394-023-03163-3.

Perrin-Heredia, A. (2010), *Logiques économiques et comptes domestiques en milieux populaires : ethnographie économique d'une « zone urbaine sensible »*, Thèse de doctorat de sociologie, sous la direction de Rasselet, G. et Weber, F., Université de Reims.

Petiteville, M., Combet E., Pottier A., (2023), *Les inégalités entre ménages dans la transition*. ADEME, Chaire Energie et Prosperité

Peugny, C. et Rieucau, G. (2021), « Introduction. Emploi, travail et environnement : l'heure des transitions ? », *Travail et emploi*, n° 166-167, p. 5-18.

Pisani-Ferry, J. et Mahfouz, S. (2023), *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, Paris, France Stratégie.

Pörtner, H.-O., Roberts, D.C., Tignor, E.S., Poloczanska, K., Mintenbeck, K., Alegria, A., Craig, M., Langsdorf, S., Löschke, S., Möller, V., Okem, A. et Rama, B. (2022), *Changement climatique 2022 : impacts, adaptation et vulnérabilité. Contribution du groupe de travail II au 6ème rapport d'évaluation du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat*, Cambridge, Presse de l'Université de Cambridge.

Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., Lauretis S. (de) et Nadaud, F. (2020), « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », *Revue de l'OFCE*, n° 169, p. 73-132.

Poulot, M. (2014), « Histoires d'AMAP franciliennes : Quand manger met le local dans tous ses états », *Territoires en mouvement*, n° 22, p. 40-53.

ProS+Eco - Pour une protection sociale plus écologique (pros-eco.fr)

Quirion, Ph. (2022), « Les outils économiques pour favoriser la transition écologique et leurs effets distributifs », *Informations sociales*, n° 206, p. 22-29.

Ravigné, E., Ghersi, F. et Nadaud, F. (2022), « Is a fair energy transition possible ? Evidence from the French low-carbon strategy », *Ecological Economics*, vol. 196, [En ligne] [Une transition énergétique équitable est-elle possible ? Les enseignements de la stratégie française bas carbone - ScienceDirect](#)

Raworth, K. (2018), *La théorie du donut*, Paris, Plon.

Raymond A. B. (de). (2013), *En toute saison. Le marché des fruits et légumes*, Rennes, Pur.

Régnier, F. (2023), Projet EASY – Environment And SocietY, UMR0210 PSAE Paris-Saclay applied economics.

Régnier, F. (2022), *Consommation alimentaire et société. Réception des normes et structure sociale*, Dossier pour l'Habilitation à Diriger des Recherches (HDR), garant Duvoux, N., Université Paris 8 Vincennes Saint-Denis.

Régnier, F. (dir), Caillavet, F., Badji, I., Dalstein A.-L. et Rouballay C. (2019), *Diet4Trans, Saisonnalité et contre-saisonnalité pour une alimentation durable*, Rapport INRAE Aliss – ADEME, <https://www.ademe.fr/content/diet4trans-alimentation-transition-saisonnalite-contre-saisonnalite-alimentation-durable>.

Régnier, F. et Masullo, A. (2009), « Obésité, goûts et consommation. Intégration des normes d'alimentation et appartenance sociale », *Revue Française de Sociologie*, vol. 50, n° 4, p. 747-773.

Réseau mondial de réserves de biosphère de l'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (UNESCO) : <https://www.unesco.org/fr/biodiversity/conservation>

Retière, J.-N. (1994), *Identités ouvrières*, Paris, L'Harmattan.

Robert, C. (2021), *Faire face à l'expression d'un impératif de sobriété énergétique : du conseil à l'injonction, les stratégies de ménages précaires en France*, Thèse de doctorat en sociologie, sous la direction de Fijalkow, Y. (dir.), Université de Nanterre-Paris X.

Rocard, M. (2009), *Rapport de la conférence des experts et de la table ronde sur la contribution Climat et Énergie*, Paris, La documentation française

Rotillon, G. (2022), « Utiliser moins les énergies fossiles revient à se passer de certains services qu'elles nous rendent », *Le Monde*, 15 septembre.

Rougé, L. (2005), *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain : les captifs du périurbain ?*, Thèse de doctorat en géographie et aménagement du territoire, sous la direction de Jaillet, M.-Ch et Laborie, J.-P, Université de Toulouse 2.

Sahu, S., Sett, M. et Kjellstrom, T. (2013), « Heat exposure, cardiovascular stress and work productivity in rice harvesters in India: implications for a climate change future », *Industrial Health*, vol. 51, n° 4, p.424-431.

Sansot, P. (1991), *Les gens de peu*, Paris, Puf.

Santé Publique France. (2019), *L'essentiel des recommandations sur l'alimentation* : <https://www.mangerbouger.fr/pro/sante>.

Saujot, M. et Rüdinger, A. (2022), « Un besoin urgent de faire rimer sobriété et solidarité », IDDRI, *Décryptage*, n° 2, octobre, p. 1-5.

Schwartz, O. (1990), *Le monde privé des ouvriers*, Paris, Puf.

Schwartz O. (2011), « Peut-on parler des classes populaires ? », *Lectures*, Actualités, URL : <http://journals.openedition.org/lectures/6326>

Sijm, J., Neuhoff, K. et Chen, Y. (2006), « CO₂ cost pass-through and windfall profits in the power sector », *Climate Policy*, n°6, p. 49-72.

Simulateur de l'ADEME : <https://nosgestesclimat.fr>

Site le Havre Seine Métropole : [Contrat de Solidarité EAU | Le Havre Seine Métropole \(lehavreseinemetropole.fr\)](https://lehavreseinemetropole.fr)

Site Manger bouger : <https://www.mangerbouger.fr/l-essentiel/les-recommandations-sur-l-alimentation-l-activite-physique-et-la-sedentarite/augmenter/augmenter-les-fruits-et-legumes>

Site Nos Gestes Climats de l'Ademe (nosgestesclimat.fr)

Stack, C. (1983), *All our skin*, Underlining édition.

Suarez Castillo, M., Costemalle, V., Benatia, D. et Le Thi Ch. (2024), « Plus exposés à la pollution de l'air, les jeunes enfants des ménages modestes, plus fragiles, sont les plus affectés », *Études et Résultats*, Drees, n° 1292, p. 1-8.

Sulzer, E. (2022), « La responsabilité sociétale des entreprises face à la transition écologique », *CEREQ Bref*, n° 430, p. 1-4.

Tabi, M.T. (2021), « De la “pauvreté en eau” à la “précarité sanitaire” » In Bony, L., Lévy-Vroelant, C. et Tsanga Tabi, M. (Eds.), *Précarités en eau : un état des lieux en Europe*, Paris, Ined Éditions.

Tabi, M.T (2018), *Analyse des difficultés d'accès à l'eau des ménages en impayé et du ressenti de la qualité de prise en charge de ces ménages par les distributeurs d'eau en France*, Rapport de recherche, [En ligne], Rapport étude accès à l'eau.pdf (inrae.fr).

The Shift Project. (2023), *Climat : décarbonons le secteur de l'autonomie*, The Shift Project.

The Shift Project. (2023), *Planification écologique : quel impact carbone pour la branche autonomie*, The Shift Project.

The Shift Project. (2021), *L'emploi : moteur de la transformation bas carbone*, sixième rapport final du Shift Project.

Thouvenot, Cl. (1977), *Le pain d'autrefois*, Nancy, Presses universitaires de Nancy.

Trouvillé-Ferrari, A. (2023), *Instabilité des revenus professionnels, précarité et pauvreté - une approche combinant analyse statistique et entretiens*, Mémoire de M2, Université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne ; Rénila, N. (2017), « Les principaux métiers des salariés bénéficiaires des minima sociaux », *Études et Résultats*, Drees, n° 0994, p. 1-6.

Turnheim, B. (2022), « Analyser les transitions : Transition Studies et SHS, quel dialogue ? » lors de la séance inaugurale du séminaire *La transition écologique et agro-alimentaire au prisme des SHS* (TR- SHS), soutenu par la Graduate School Sociologie-Science Politique de l'Université Paris-Saclay.

UFC-Que choisir. (2023), « Bornes de recharge pour voiture électrique - Un déploiement du réseau à accélérer, des dérapages tarifaires à stopper », publié le 27 novembre 2023, [En ligne] <https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-bornes-de-recharge-pour-voiture->

[electrique-un-deploiement-du-reseau-a-accelerer-des-derapages-tarifaires-a-stopper-n113938/](#), consulté le 12 mars 2024.

Underwood, A. et Zahran, S. (2015), « The carbon implications of declining household scale economies », *Ecological Economics*, vol. 116, p. 182-190.

Vailles, Ch., Ousaci, S. et Kessler, L. (2023), *La transition est-elle accessible à tous les ménages ? Analyse des aides publiques pour investir dans la rénovation performante des logements et la mobilité électrique*, Paris, I4CE.

Verdugo, G. (2017), *Les nouvelles inégalités du travail: Pourquoi l'emploi se polarise*. Presses de Sciences Po.

Warin, Ph. (2017), *Le non-recours aux politiques sociales*, Grenoble, Pug.

