

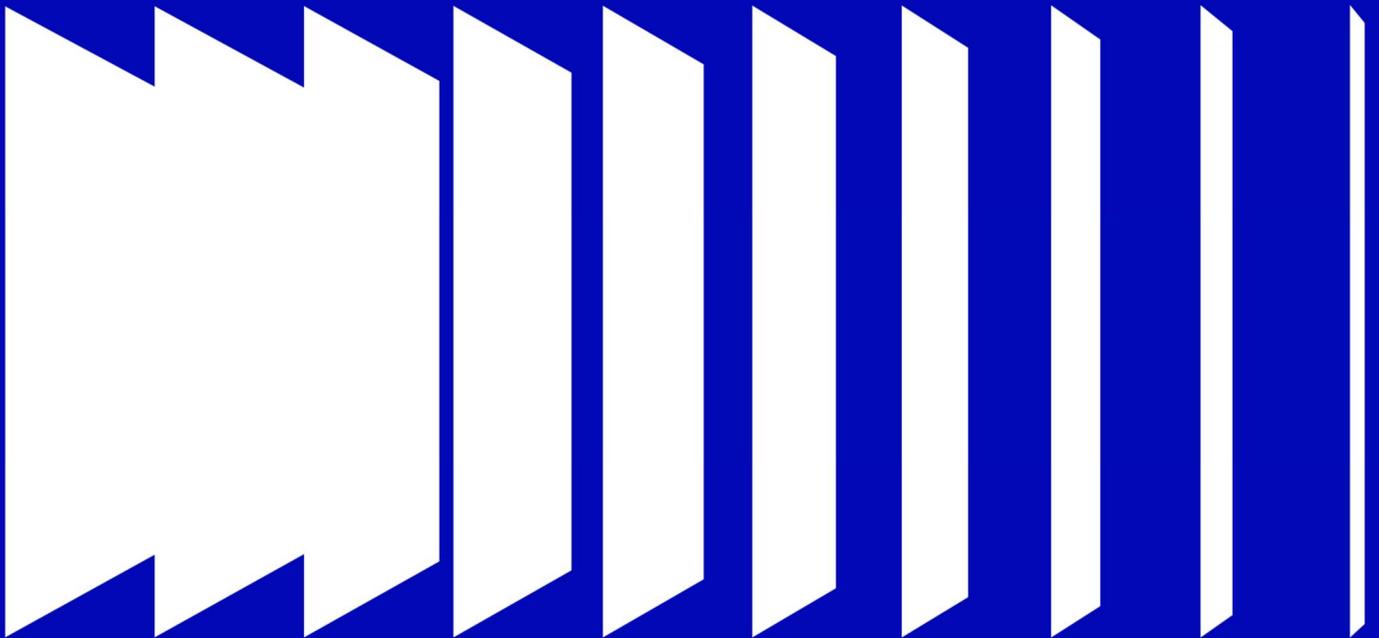


Transition juste

Enjeux différenciés de la transition :

« Une ligne d'arrivée commune, des chaussures bien différentes »

Rencontres Académiques – 3^{ème} édition
Enseignements clés (Avril 2025)



Avant-propos

À mesure que la transition écologique devient une réalité politique et opérationnelle, une interrogation s'impose avec une acuité croissante : comment faire en sorte que sa mise en œuvre ne se heurte pas à des réalités sociales, économiques et territoriales contrastées ?

La nécessité de réduire nos émissions de gaz à effet de serre ne fait plus débat. Le cap est clair, à l'échelle nationale comme internationale, mais les chemins pour y parvenir restent semés d'embûches. Au-delà des objectifs bien établis, un enjeu plus discret s'impose : reconnaître la diversité des situations de vie pour imaginer des trajectoires réellement accessibles à tous, dans leurs situations différenciées.

En France, atteindre les engagements climatiques implique de réduire l'empreinte carbone moyenne par personne à moins de 5 tonnes de CO₂eq d'ici 2030. Aujourd'hui, elle reste supérieure à 9 tonnes. Ce chiffre donne une idée de l'effort collectif à fournir, mais masque, par sa nature agrégée, de fortes disparités entre individus, foyers, groupes sociaux, territoires et modes de vie.

En y regardant de plus près, on observe que cette moyenne recouvre des situations très contrastées. Dans de nombreux ménages modestes, l'empreinte carbone est déjà proche de 5 tonnes. Ce niveau, qui pourrait sembler conforme aux objectifs à venir, traduit en réalité une sobriété souvent subie (contrainte par le budget ou les conditions de vie) plutôt que le résultat d'un choix. À l'autre bout du spectre, certains foyers affichent des empreintes bien supérieures à 20 tonnes, reflet d'une plus grande capacité à consommer, à se déplacer ou à investir. Mais là encore, les moyennes dissimulent des nuances. Au sein d'une même catégorie sociale, les situations peuvent diverger considérablement. Selon les situations individuelles, il est possible d'observer des ménages modestes présentant une empreinte carbone comparable, voire parfois supérieure, à celle de ménages plus aisés, en raison, par exemple, d'un logement mal isolé ou de déplacements contraints en voiture individuelle. Inversement, certains ménages plus aisés parviennent à limiter leur impact, grâce à des choix de mode de vie ou à un meilleur accès aux solutions bas carbone. Ce constat appelle à dépasser les lectures trop simplistes afin de mieux tenir compte de la diversité des contextes.

Que l'on vive en zone urbaine dense ou en milieu rural, que l'on ait ou non accès à des transports collectifs, que l'on habite un logement bien isolé ou un bâti ancien, les marges de manœuvre pour agir ne sont pas les mêmes. Les besoins du quotidien (se chauffer, se déplacer, se nourrir) n'ont pas le même poids, ni le même coût, selon les contextes de vie.

C'est pour mieux saisir comment la transition énergétique -ou son absence- interagit avec ces disparités que The Shift Project a choisi de consacrer la troisième édition de ses Rencontres Académiques, le 10 avril 2025, aux enjeux différenciés de la transition selon les groupes sociaux et les territoires. L'objectif était de mettre en lumière ces écarts d'exposition et de capacité d'adaptation, afin d'orienter des politiques plus justes et efficaces. L'objectif était d'engager une réflexion collective sur la manière d'ajuster les politiques de transition aux réalités vécues, afin d'en faire une réussite partagée.

Ces Rencontres ont été l'occasion de croiser les regards académiques pour éclairer les mécanismes à l'œuvre derrière ces écarts. Les interventions des chercheurs invités ont permis de mieux comprendre en quoi il est essentiel d'intégrer les inégalités d'exposition, de contrainte et de capacité à agir dans la conception des politiques climatiques. Elles ont ainsi contribué à faire émerger des clés de lecture concrètes, pour penser des politiques de transition plus justes et plus adaptées à la diversité des contextes.

Dans un second temps, une table ronde a réuni des experts issus de la recherche académique, de la société civile, de la planification publique et du secteur privé, pour confronter leurs points de vue. Si la discussion s'est largement concentrée sur les enjeux de mobilité, les échanges ont souligné

l'importance de penser la transition écologique comme un changement systémique et d'adapter son implémentation aux réalités concrètes des ménages, en s'appuyant sur la diversité des contextes sociaux et territoriaux, plutôt que sur une addition de solutions techniques uniformes.

Ce document ne prétend pas clore les débats, mais souhaite offrir des repères utiles pour mieux comprendre les enjeux différenciés de la transition écologique. En croisant les analyses, en rendant visibles les écarts de situation, nous espérons contribuer à éclairer l'action publique comme les réflexions collectives, dans un esprit d'exigence et de pragmatisme.

Zeynep Kahraman

Responsable monde académique et recherche

The Shift Project

Une transition juste à la mesure des réalités

Ce que recouvre la « transition juste »

Évoquée à tout bout de champ, la « transition juste » est un mot-valise. Plus encore, elle peut servir à différer les mesures écologiques au nom de la justice sociale, ou à s'opposer à toute réforme perçue comme inéquitable. *Solange Martin, sociologue à l'Ademe, travaille sur les questions d'opinion publique, d'évolution des pratiques sociales et de prospective, rappelle qu'il est donc nécessaire d'en clarifier les contours. L'agence a récemment publié un avis sur le sujet, avec un double objectif : déconstruire les usages ambigus du terme et redonner du sens à une notion pourtant ancienne et encadrée par des textes internationaux, mais souvent édulcorée dans la pratique.*

Derrière le flou actuel, un point d'ancrage historique : la notion de « transition juste » naît dans les années 1990 au sein du syndicalisme américain, à l'initiative de Tony Mazzocchi, figure des industries chimiques et énergétiques¹. Son exigence : que la transition environnementale ne se fasse pas au détriment des salariés, et que la collectivité prenne en charge les coûts sociaux du changement. Cette posture, alors inédite, rompt avec l'opposition traditionnelle entre syndicats et écologie. Elle porte une idée forte : l'intérêt général suppose une solidarité envers ceux dont les intérêts particuliers seront fragilisés.

Dès lors, l'expression se structure en un programme d'action à plusieurs volets, repris par l'Organisation internationale du Travail et inscrit dans le préambule de l'Accord de Paris comme dans le Mécanisme de transition juste européen. D'abord, il s'agit d'accompagner le verdissement, voire l'arrêt des « activités brunes » : décarbonation des vecteurs énergétiques, meilleure efficacité énergétique, fermetures d'usines, reconversions de salariés, revitalisation territoriale. Ensuite, l'enjeu est de créer et de garantir des emplois de qualité dans les filières « vertes », en profitant de chaque opportunité de croissance plutôt qu'en défendant uniquement les postes menacés. Enfin, reste à prendre en compte les vulnérabilités sociales, territoriales et générationnelles. Ces vulnérabilités vont au-delà des revenus : elles incluent les disparités, de genre, d'âge ou de territoire. Une taxe carbone uniforme risque ainsi d'accroître des inégalités préexistantes si elle ignore ces différences structurelles.

¹ Romain Felli et Dimitris Stevis, « La stratégie syndicale d'une "transition juste" vers une économie durable », *Mouvements*, n°80, hiver 2014, p. 111-118. Disponible en ligne : <https://www.cairn.info/revue-mouvements-2014-4-page-111.htm>

Mais la justice en matière de politique climatique se heurte à une difficulté : si les transferts directs de richesses vers les ménages vulnérables peuvent aggraver les émissions (en boostant leur consommation), les investissements publics ciblés (isolation des logements, transports décarbonés low-cost) offrent, eux, un double dividende social et écologique. Preuve que la lutte contre les inégalités doit épouser les spécificités de la transition, plutôt que de se borner à reproduire des schémas redistributifs préexistants.

Parmi ses spécificités, la transition peut rester enlisée si l'on ignore les besoins précis de compétences et les désinvestissements. Sur le front de l'emploi, l'ADEME et France Stratégie convergent à l'horizon 2050²³, la transition devrait créer plus d'emplois qu'elle n'en détruit (environ +150 000 nets), mais ces chiffres masquent des disparités marquées : le secteur automobile pourrait perdre près de 10 000 postes en France entre 2021 et 2026 en raison du passage à l'électromobilité. Parallèlement, des besoins d'emplois non pourvus dans les secteurs clés de la transition énergétique freinent déjà la dynamique.

L'enquête "marché et emplois" de l'ADEME⁴ identifie, en 2022, un manque de 18 000 équivalents-temps plein par rapport aux trajectoires prévues dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), notamment dans l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables et les transports terrestres. Parmi ces domaines, la rénovation énergétique des bâtiments concentre les plus fortes tensions, avec entre 170 000 et 250 000 emplois à créer d'ici 2030, selon les estimations de France Stratégie et de l'ADEME. Sans montée en compétence ni dispositifs de reconversion efficaces, la transition pourrait être ralentie par ces pénuries qui sont autant de croissance vertueuse manquée.

De plus, ces questions sociales se heurtent à des réalités financières, au niveau desquelles un autre défi se pose : le risque d'actifs échoués. Dès 2011, le think tank Carbon Tracker, suivi par l'économiste John Fullerton⁵ lançait un signal d'alerte : plus de 20 000 milliards de dollars d'actifs, liés aux réserves d'énergies fossiles, pourraient voir leur valeur fondre si l'on respectait les limites du budget carbone compatible avec un réchauffement inférieur à 2°C. Ce coup de semonce a contribué à faire émerger une notion désormais familière, celle du « risque de transition » autrement dit, la menace que fait peser un basculement rapide vers une économie bas carbone sur la valeur même des actifs physiques et financiers.

² France Stratégie. (2023). Synthèse des principaux messages sur les enjeux emplois de la rénovation énergétique des bâtiments en vue de la Conférence des métiers du 04/07/2023.

³ Callonnec, G., Gouëdard, H., Jolivet, P. (2022). Les effets macroéconomiques. Transition 2050. ADEME.

⁴ ADEME, IN NUMERI. 2023. Marchés et emplois concourant à la transition énergétique dans les secteurs des énergies renouvelables et de récupération, des transports terrestres et du bâtiment résidentiel, Situation 2019-2021, Estimation préliminaire vs. Objectifs PPESNBC 2022. <https://bibliothèque.ademe.fr/>.

⁵ Carbon Tracker Initiative, Unburnable Carbon – Are the world's financial markets carrying a carbon bubble?, rapport publié en 2011, disponible en ligne : <https://carbontracker.org/reports/carbon-bubble>

Cette inquiétude n'a fait que croître depuis. Une étude de 2024 réalisée par le Forum de l'investissement responsable du Royaume-Uni et Transition risk Exeter chiffre à près de 2 280 milliards de dollars les actifs fossiles susceptibles de perdre toute valeur d'ici 2040⁶. A ces coûts du "désinvestissement" s'ajoutent ceux des investissements pour la transition. En France, le rapport Mahfouz et Pisani-Ferry évalue à 34 milliards d'euros par an les besoins publics de financement, pour atteindre 66 milliards par an avec les investissements privés⁷. À cela s'ajoutent des pertes de recettes fiscales estimées à 13 milliards en 2030, puis 30 milliards en 2050, liées à la baisse progressive de l'usage des carburants thermiques.

Ces réalités financières donnent à voir un verrou politique majeur, où se mêlent questions de justice sociale et arbitrages économiques. La question « qui paie ? et comment, de façon juste ? » devient un enjeu central, tout aussi épineux que les débats sociaux sur les modes de vies et les imaginaires qui accompagnent la transition.

Solange Martin insiste enfin sur l'impératif démocratique : la transition juste ne doit pas se décider dans l'isolement des experts. Mais les mécanismes classiques (réunions publiques, consultations) montrent souvent leurs limites : ils rassemblent souvent un public restreint et peu diversifié, aggravant parfois les déséquilibres. Pour dépasser cette défiance, des formats comme les conventions citoyennes (tirage au sort, indemnisation, transparence des décisions) offrent une alternative. À condition, insiste Solange Martin, que le politique s'engage à une redevabilité claire : non pas suivre systématiquement les recommandations, mais justifier publiquement les écarts. Dialogue social renforcé, consultation systématique des parties prenantes dont les syndicats, les collectivités, les entreprises etc., dispositifs de participation innovants : tels sont les garants d'une répartition équitable des efforts et d'une légitimité partagée.

Au-delà du seul enjeu climatique, la « transition juste » dessine une transformation systémique : modes de production, schémas de consommation, fiscalité et gouvernance se réinventent. La justice, loin de n'être qu'un supplément d'âme, devient le levier qui assurera la cohésion et la faisabilité de la transition en posant démocratiquement la question de la solidarité avec ceux qui vont perdre plus, plus vite et plus longtemps ainsi que celle de la répartition des gains de la transition au sein de l'ensemble de la société et du tissu économique. Elle doit s'appuyer sur un ancrage social, territorial et démocratique. Derrière les grandes orientations climatiques, c'est bien la question du vivre

⁶ UK Sustainable Investment and Finance Association (UKSIF) & Transition Risk Exeter (TREX), Stranding: Modelling the UK's Exposure to At-Risk Fossil Fuel Assets, mars 2025. Le rapport estime à 2,28 trillions USD (2 280 milliards de dollars) la valeur mondiale des actifs fossiles menacés d'être échoués à l'horizon 2040. Disponible sur : <https://uksif.org/wp-content/uploads/2025/03/UKSIF-Stranded-Assets-Report-March-2025.pdf>

⁷ Mahfouz, S., Pisani-Ferry, J., Les incidences économiques de l'action pour le climat ("The economic impacts of climate action"). France Stratégie & IGF <https://www.strategie.gouv.fr/publications/incidences-economiques-de-laction-climat>

ensemble qui se joue : dans quelles conditions, selon quelles règles, et avec quelles garanties de justice partagée.

C'est également sur ce terrain que se situe l'intervention de Mathieu Saujot (IDDRI), qui prolonge la réflexion en interrogeant les conditions concrètes du changement. En s'appuyant sur les apports des sciences sociales, il propose un autre angle de lecture : ne plus partir des individus tels qu'on voudrait qu'ils agissent, mais des environnements réels dans lesquels leurs pratiques s'inscrivent.

Inverser le regard : penser la transition à partir des pratiques sociales

Face aux inégalités d'exposition et de capacité d'action dans la transition écologique, Mathieu Saujot, directeur du programme *Modes de vie en transition* de l'IDDRI propose de modifier notre cadre d'analyse. Plutôt que de chercher à corriger les comportements individuels, il invite à repenser les environnements dans lesquels ces comportements prennent place. Une manière, selon lui, de mieux tenir compte de la diversité des trajectoires possibles.

Depuis une vingtaine d'années, un modèle s'est imposé dans la manière de penser la transition : celui du consommateur responsable, parfois qualifié de « consom'acteur ». Selon cette logique, une fois bien informé, l'individu serait en mesure de faire les bons choix : acheter local, manger moins de viande, privilégier les transports bas carbone. Cette approche repose sur une équation implicite, critiquée dans une note publiée par l'IDDRI : « quand on sait, on veut, et quand on veut, on peut ».

Or, les données racontent une autre histoire. Prenons l'alimentation : les sondages révèlent une forte adhésion des Français à la réduction de la consommation de viande, et une valorisation croissante des régimes flexitariens. Pourtant, sur le terrain, la consommation réelle plafonne depuis dix ans. L'écart entre les intentions déclarées et les pratiques effectives interroge. Pour Mathieu Saujot, ce paradoxe ne révèle pas une incohérence individuelle, mais un cadre d'action trop étroit. Et si l'on renversait la formule ? « *Quand on peut, on veut* » : c'est-à-dire que l'accès à des solutions concrètes, visibles, acceptables dans la vie quotidienne, est souvent la condition du changement, bien plus que la seule volonté.

Changer ses pratiques suppose de disposer d'un environnement favorable. Or cet environnement (physique, cognitif, économique, socio-culturel) n'est pas également réparti. Que ce soit pour se nourrir, se chauffer ou se déplacer, les contraintes diffèrent selon les territoires, les ressources, les normes sociales. Un repas sans viande, un trajet à vélo ou un achat local n'ont pas la même signification, ni la même faisabilité, selon le lieu de vie ou le contexte familial.

Pour mieux appréhender cette réalité, les travaux de l'IDDRI s'appuient sur la théorie des pratiques sociales, développée en collaboration avec les sociologues Sophie Dubuisson-Quellier et Marie Plessz. Cette approche ne considère plus les comportements comme des choix isolés, mais comme le produit d'interactions complexes entre savoirs, équipements, habitudes, valeurs et contextes collectifs. L'alimentation, par exemple, ne relève pas seulement d'un besoin physiologique : elle est aussi un acte culturel, un marqueur identitaire, un moment social. Ce que l'on mange dépend autant de ses convictions que de ce que proposent les rayons, les menus, les prix et du regard des autres et de la manière dont ces choix sont perçus ou jugés socialement.

À partir de ce cadre, l'IDDRI a mené un travail exploratoire sur la transition alimentaire, en construisant un scénario fondé non pas sur un individu moyen, mais sur douze groupes sociaux distincts. Regroupés selon des critères socio-économiques (revenu, structure familiale, lieu de résidence), ces profils permettent de mieux comprendre comment une même ambition (manger moins de viande, par exemple) peut prendre des formes très différentes, selon les contraintes et les aspirations de chacun.

De ce travail émerge une typologie de trajectoires différenciées : ici, une logique de mise en cohérence entre valeurs et pratiques ; là, une phase de mise en route encore hésitante ; ailleurs, un besoin d'ouvrir des possibles dans des contextes contraints. Loin d'un modèle unique, la transition devient une somme de transitions : hétérogènes dans leur rythme, leur forme, leur intensité. Et cette diversité n'est pas un obstacle : elle est une condition de crédibilité.

À travers cette lecture renouvelée, Mathieu Saujot plaide pour une transition à hauteur d'individus réels ancrée dans les pratiques, sensible aux contraintes, respectueuse des diversités. Une transition qui ne présume pas l'égalité des points de départ, mais qui s'efforce de rendre les chemins accessibles, nombreux, et désirables. Une manière, peut-être, de concilier ambition collective et justice concrète.

Avec eux, pas pour eux : déconstruire le mur de la transition

Et si l'on parlait, non pas des objectifs climatiques, mais de celles et ceux pour qui ces objectifs semblent hors d'atteinte au quotidien ? C'est le choix assumé par *le Conseil national des politiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion (CNLE)*, comme l'explique son président, le sociologue Nicolas Duvoux. Une approche résolument singulière, tant par son regard que par sa méthode : une élaboration collective ancrée dans les réalités vécues, pour penser la transition écologique avec les personnes concernées et non pas pour elles.

Le cœur de cette démarche repose sur un principe à la fois simple et radical : intégrer, dès le départ, des personnes ayant connu des situations de grande précarité comme parties prenantes à part entière des réflexions et recommandations. Pas comme témoins, mais comme actrices de la réflexion. Il ne s'agit pas seulement d'objectiver des inégalités sociales par des chiffres : il s'agit de les documenter avec celles et ceux qui les vivent et de donner au raisonnement une profondeur humaine qu'aucun graphique ne saurait restituer seul. Comme le résume Duvoux, il ne peut y avoir de réflexion légitime sur la transition écologique sans un ancrage social fort et une participation effective des premières concernées.

Ce travail a donné lieu à un rapport publié en 2024, en partenariat avec l'ADEME et avec l'appui du CNRS. Le rapport met au jour ce que Duvoux nomme le « mur de la transition » : une accumulation d'obstacles, matériels et symboliques, qui empêchent les ménages les plus modestes de s'engager dans des pratiques plus sobres, quand bien même ce sont eux qui émettent le moins. Un paradoxe injuste, redoublé par le fait qu'ils sont aussi les plus exposés aux effets du dérèglement climatique.

Pour illustrer la réalité concrète de ce mur, le rapport recourt à la méthode dite d'ethnocomptabilité : une lecture détaillée, presque au centime près, des budgets de ménages réels, croisée avec l'analyse de leur empreinte carbone. Les deux récits suivants en disent long. Myriam, mère célibataire, vit avec moins de 1 200 euros par mois. Grâce à un réseau associatif solide et à des services publics accessibles, elle parvient à maintenir une empreinte carbone de 4 tonnes par an, un niveau très inférieur à la moyenne nationale. Sa sobriété n'est pas choisie, mais rendue possible par une organisation collective : transports en commun, accès à des biens mutualisés, accompagnement social. Loin d'un modèle héroïque, elle incarne une sobriété soutenable, permise par la solidarité.

Bernard, lui, vit dans une zone rurale isolée avec un revenu équivalent. Aucune alternative à la voiture thermique ne s'offre à lui. Il parcourt chaque jour des kilomètres pour maintenir un lien social, accéder aux services ou garder son emploi. Son empreinte carbone dépasse les 9 tonnes par an. Non par insouciance, mais faute d'options : sur le marché de l'occasion qu'il fréquente, aucune voiture électrique ni véhicule correspondant aux normes environnementales actuelles n'est accessible.

À travers ces récits incarnés, les chercheurs souhaitent dépasser l'abstraction des moyennes statistiques. Ces dernières masquent l'essentiel : les marges de manœuvre inégales selon les lieux de vie, les formes d'habitat, les liens sociaux ou l'accès à l'offre. L'indice de contrainte sur la

décarbonation, développé par Maël Ginsburger, croise les niveaux d'émissions, les ressources économiques et les contraintes concrètes (mobilité, logement, alimentation) pour mesurer non seulement la contribution actuelle d'un ménage aux émissions, mais aussi sa capacité réelle à les réduire. Et ce que révèle cet outil est sans appel : plus les ménages sont modestes, plus ils sont sobres... et pourtant moins capables de modifier leurs pratiques.

Ces constats prennent une force supplémentaire lorsqu'on considère la disponibilité (ou plutôt l'indisponibilité) des alternatives écologiquement vertueuses. Une étude sur les budgets de référence⁸, ces paniers de biens nécessaires pour vivre décemment, montre que leur version «verdie» (c'est-à-dire moins impactante écologiquement à consommation constante) est souvent hors de portée : en alimentation, le surcoût va de 62 % à 80 %. Un effort hors de portée pour beaucoup. Et même si les moyens financiers existaient, encore faudrait-il que l'offre suive, ce qui est loin d'être le cas dans les commerces fréquentés par les ménages les plus précaires.

Alors, comment faire ? Le rapport ne se limite pas au constat. Il propose une série de principes d'action, centrés autour d'une idée forte : il faut une « transition de la transition ». Autrement dit, adapter les politiques pour les rendre réellement inclusives. Cela suppose de cibler les actions en fonction des vulnérabilités, de repenser l'allocation des aides, notamment pour les locataires du parc privé, souvent oubliés et de garantir l'accès de tous à des infrastructures de qualité. Loin de s'opposer à la transition, ce travail en souligne la nécessité, mais aussi les conditions de sa réussite.

La « transition juste » se joue précisément là : dans la possibilité concrète de changer de mode de vie, non par un effort héroïque, mais grâce à l'existence d'options réellement accessibles. Dans cette optique, l'enjeu n'est pas seulement de mieux redistribuer, mais de séquencer et cibler l'action publique : prioriser les investissements dans les territoires les plus contraints, penser la rénovation énergétique au-delà des seuls propriétaires, revaloriser les minimas sociaux non comme un coût mais comme une condition d'entrée dans la transition, ou encore définir une structure de consommation décente, pour aligner les aspirations écologiques avec les conditions réelles d'existence.

Ce que propose le CNLE, c'est bien cela : une transition de la transition. Non pas ralentir le mouvement, mais le rendre habitable. Offrir un chemin réaliste pour chacun. Rehausser le niveau de vie des plus modestes pour qu'ils satisfassent leurs besoins fondamentaux : logement, alimentation, santé, éducation, tout en sollicitant les plus aisés vers une consommation plus sobre. En somme, moins mais mieux pour les uns, plus et mieux pour les autres.

Comme le résume Nicolas Duvoux : « *Ne rien faire, c'est la politique la plus injuste socialement* ». Encore faut-il, pour agir, commencer par écouter. Et surtout, faire avec.

⁸ ADEME et al., Budgets de référence : quelles alternatives environnementales ?, synthèse, 2024, disponible sur : <https://librairie.ademe.fr/societe-et-politiques-publiques/7566-budgets-de-reference-queelles-alternatives-environnementales-.html>

Habiter et se déplacer : croiser les trajectoires pour ajuster les politiques

Après les présentations détaillées des chercheurs, un dialogue riche et dynamique a eu lieu lors d'une table ronde.

La table ronde qui a clôturé la soirée s'est attachée à relier deux des grands chantiers de la transition : la mobilité et le logement. Deux domaines à fort impact carbone, mais aussi au cœur des différences d'accès et de contraintes. Si l'intention initiale était d'explorer ces deux enjeux de manière équilibrée, les échanges ont naturellement convergé vers une discussion plus approfondie sur la mobilité, reflétant les préoccupations et les dynamiques du moment. Réunis autour de Rémi Babut et Laurent Perron (The Shift Project), quatre intervenants ont confronté leurs perspectives : Sylvie Landrière (Forum Vies Mobiles), Aurélien Bigo (Chaire Énergie & Prospérité), Emeline Keundjian (Electra, ex-SGPE) et Antonin Pottier (EHESS).

Aurélien Bigo a ouvert la discussion par un rappel chiffré : la voiture reste le mode dominant, toutes distances confondues, dès lors que l'on dépasse un kilomètre parcouru. Si les déplacements les plus courts sont majoritairement réalisés à pied, dès que l'on allonge la distance (jusqu'à 1000 km), la voiture redevient centrale. Et au-delà, c'est l'avion qui prend le relais. Sur la majorité du territoire, les alternatives (transport en commun, vélo, marche) sont encore peu accessibles ou peu déployées.

Ce constat s'appuie sur l'enquête mobilité des personnes de 2019⁹, qui révèle aussi que les distances très longues (au-delà de 1000 kilomètres) ne représentent que 0,1 % des trajets mais concentrent à elles seules 20% des distances parcourues et des émissions. En sens inverse, les trajets de moins d'un kilomètre sont nombreux (17 %) mais peu émissifs.

Les différences de situations en termes de mobilité sont d'abord économiques. Les ménages les plus aisés se déplacent davantage, sur des distances plus longues, et recourent plus souvent à l'avion. À l'inverse, les ménages les plus modestes privilégient la marche, le bus ou encore le covoiturage, et effectuent davantage de trajets courts. Ces différences se traduisent par des écarts d'émissions notables entre les groupes sociaux.

Mais les revenus ne suffisent pas à expliquer les disparités. La structure des territoires joue un rôle central. En zone rurale, les trajets de 20 à 100 km sont deux fois plus fréquents qu'en ville. La dépendance automobile y est plus forte, faute d'alternatives crédibles à la voiture, tout comme la

⁹ Ministère de la Transition écologique (SDES/INSEE), Résultats détaillés de l'enquête Mobilité des personnes 2019, publié le 22 décembre 2021, disponible sur : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detaillées-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>

vulnérabilité en cas de hausse des prix des carburants. À l'inverse, les communes denses offrent davantage de services de proximité, facilitant des mobilités plus sobres.

Dans ce contexte, Aurélien Bigo rappelle les leviers de la stratégie nationale bas carbone (SNBC)¹⁰ sur la transition des mobilités, dont ceux de :

- Réduire les distances parcourues via des logiques d'aménagement et d'évitement (exemple: télétravail)
- Favoriser les mobilités actives (marche, vélo), moins coûteuses et plus accessibles
- Renforcer les transports en commun sur les trajets plus longs, là où les flux le permettent
- Développer la voiture partagée et les véhicules plus sobres, en particulier pour les territoires peu denses

Selon lui, ces leviers, souvent plus accessibles financièrement que la voiture individuelle, peuvent répondre à la fois aux enjeux environnementaux et sociaux. Mais leur déploiement dépend étroitement des politiques publiques mises en œuvre. Une même mesure (comme une taxe carbone) peut agir positivement sur tous les leviers de sobriété, tout en pesant lourdement sur les ménages les plus précaires si elle n'est pas compensée. Il conclut son intervention en soulignant également que certains leviers relèvent de la sobriété, d'autres de la technologie. Or, les premiers sont généralement moins coûteux pour les ménages, alors que les seconds, comme l'électrification, présentent des effets sociaux plus ambivalents, donc le choix des instruments de politique publique joue un rôle central dans la justice, *ou non*, de la transition.

Une mobilité durable ne pourra se décréter depuis un tableau Excel : elle se construira à partir des pratiques réelles, des aspirations, des contraintes locales

La transition vers une mobilité bas carbone ne pourra être dictée par les seules logiques d'optimisation ou les modèles technico-économiques. Tel fut l'un des fils rouges du débat, porté par une série d'interventions complémentaires. Pour beaucoup, il s'agit moins d'ajuster les trajectoires existantes que d'interroger les fondations mêmes du système de mobilité actuel, ce qu'il permet, ce qu'il contraint, ce qu'il empêche.

Sylvie Landrière a ouvert ce sillon avec conviction. En s'appuyant sur les graphiques présentés par Aurélien Bigo, elle pointe une hypothèse implicite mais rarement discutée : celle selon laquelle la transition consisterait à faire « autrement » ce que l'on fait déjà : les mêmes déplacements, mais en

¹⁰ Ministère de la Transition écologique (MTES), Stratégie nationale bas-carbone – SNBC 2, mars 2020, disponible sur : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/2020-03-25_MTES_SNBC2.pdf

vélo, en covoiturage, en train ou en voiture électrique. Or, pour elle, cela ne suffit pas. Ce que disent les enquêtes, rappelle-t-elle, c'est que la majorité des personnes souhaitent vivre là où elles vivent déjà, qu'il s'agisse de zones rurales, de villes moyennes ou de métropoles. De plus, 80 % expriment le désir d'un mode de vie « plus lent », avec moins de déplacements contraints, plus de proximité choisie.

De là naît un paradoxe : vouloir additionner les solutions techniques sans revoir la logique globale, c'est risquer de rater la cible. Si le volume total des déplacements carbonés continue de croître, même une augmentation du vélo ou du covoiturage ne suffira pas à inverser la tendance. Ce que Sylvie Landrière appelle de ses vœux, c'est un véritable changement de système et pas une juxtaposition de « bonnes idées ». Elle alerte aussi sur un piège sémantique : celui de la « demande de mobilité », qui fait passer des comportements contraints pour des préférences. Or, dit-elle, beaucoup de déplacements ne sont pas désirés, mais subis. Les politiques publiques, selon elle, gagneraient à sortir de l'héritage terminologique du marketing pour penser l'organisation du territoire à partir des besoins réels et diversifiés. Ce n'est pas une question marginale : aujourd'hui, rappelle-t-elle, 80 % des déplacements sont encore réalisés en voiture individuelle. C'est un fait systémique.

Une analyse à laquelle **Emeline Keundjian, forte de son expérience passée au Secrétariat général à la planification écologique (SGPE), a souhaité apporter un contrepoint nuancé.** Elle reconnaît que les politiques ne peuvent reposer sur une logique unique ou un mode unique. Le schéma discuté, largement travaillé par le SGPE, a précisément pour but de montrer la nécessité d'activer tous les leviers de transition, pas seulement techniques, mais aussi sociaux, comportementaux, territoriaux. Emeline Keundjian insiste en particulier sur le principe de « transition juste » : tout le monde ne part pas du même point, tout le monde ne peut pas faire la même chose au même rythme. Il faut donc penser des politiques différenciées mais cohérentes, qui n'excluent personne. À ses yeux, cette exigence est une condition de crédibilité. L'important est de construire un cap crédible, qui tienne compte des capacités d'agir réelles, et qui combine leviers techniques, financiers, sociaux et culturels.

Cela implique également, poursuit-elle, de sortir d'une approche purement technocratique. La transition écologique ne se résume pas à des chiffres ou à des plans, l'accès à la mobilité ne dépend pas que des revenus ou des infrastructures, elle engage aussi des valeurs, des représentations, des modes de vie.

Cette nécessité de tenir compte de la diversité des situations a été développée plus en détail par Antonin Pottier. Parler de « la » mobilité ou de « la » décarbonation du logement, sans distinguer les réalités concrètes qu'elles recouvrent, revient à invisibiliser l'hétérogénéité des situations. Un déplacement domicile-travail n'obéit pas aux mêmes logiques qu'un trajet de loisir longue distance. Isoler un logement individuel dans le parc privé ne soulève ni les mêmes contraintes techniques, ni les mêmes leviers que la rénovation d'un HLM. Et les enjeux ne sont pas comparables selon que l'on soit propriétaire ou locataire. Faut-il améliorer l'isolation, changer de mode de chauffage, raccorder un immeuble à un réseau de chaleur ? Chaque situation appelle une réponse spécifique qui doit s'ancrer dans la pluralité des situations, au plus près des usages réels, sans chercher de solution unique.

L'élaboration des politiques publiques bute souvent sur l'usage de figures types désormais largement admises. Le récit de Bernard, habitant rural contraint à l'autosolisme, illustre bien cette tendance. Pourtant, les données montrent que les émissions de gaz à effet de serre varient considérablement, même au sein des mêmes catégories sociales ou territoriales. Certains ménages ruraux ont une empreinte carbone faible, tandis que d'autres, en zone urbaine, émettent beaucoup plus. Cette disparité soulève un enjeu politique majeur : en cherchant à éviter les inégalités, ne risque-t-on pas de passer à côté des principaux leviers d'action, notamment parmi les populations les plus aisées ? Par ailleurs, certains leviers stratégiques, comme la « démobilité », restent étonnamment absents des discours officiels, alors même qu'ils pourraient avoir un impact significatif.

Face à cette complexité, **Sylvie Landrière souligne les limites d'une approche fragmentée des politiques,** souvent conçues par mode de transport, par territoire ou par motif, mais rarement de façon

transversale. Or, pour elle, ce morcellement empêche de répondre aux besoins réels. Ces mobilités invisibles, parce qu'elles n'existent pas dans les chiffres, échappent souvent au regard des politiques publiques. Elle esquisse alors une autre voie, celle d'un système universel de mobilité, inspiré de la sécurité sociale: accessible partout, à toute heure, quel que soit l'âge ou le statut. Un système pensé non seulement pour les usagers visibles dans les statistiques, mais aussi pour le tiers des Français qui dépendent des autres pour se déplacer (moins de 17 ans, personnes en incapacité permanente, personnes sans permis). Elle affirme que ce modèle alternatif est non seulement possible, mais qu'il serait, en prime, bien moins coûteux que le maintien du système automobile tel qu'il fonctionne aujourd'hui.

Au-delà des besoins spécifiques des populations vulnérables, se pose aussi la question de la manière dont le récit de la transition est porté et perçu par l'ensemble de la société. **Selon Emeline Keundjian**, dans un contexte où les injonctions s'accumulent (consommez moins, déplacez-vous moins, changez de véhicule), la transition risque de devenir difficilement audible, voire rejetée. Ce discours accumulatif brouille le sens collectif. Elle appelle à refonder un récit mobilisateur, qui montre ce que chacun peut y gagner et pas seulement ce qu'il doit perdre. Mais ce récit, ajoute elle, doit être accompagné de leviers concrets. Elle donne l'exemple de l'électrification des flottes d'entreprises en Belgique, ce levier a permis de créer un marché d'occasion abordable. En France, faute d'incitations suffisantes, ce sont les particuliers qui portent l'effort d'un modèle moins efficace et plus inégalitaire.

Au cœur du défi, c'est autant la manière de raconter la transition que les actions elles-mêmes qui façonnent son avenir. Pour qu'elle trouve un écho véritable, le récit doit s'ajuster aux différences sociales, ciblant avec finesse ceux qui ont la plus grande capacité d'agir, tout en évitant d'épuiser ceux qui peinent déjà à suivre. **Antonin Pottier revient alors sur le principe d'une transition différenciée.** Selon lui, il est logique que les ménages les plus émetteurs réduisent leurs émissions en premier. C'est le cas dans d'autres secteurs : ce sont les premiers adoptants qui permettent aux innovations de se diffuser et de devenir plus accessibles. Il n'est donc pas nécessaire, selon lui, de demander dès maintenant à tous les « Bernard » ou « Myriam » de renoncer à leur voiture. En revanche, certaines pratiques, comme les déplacements aériens de loisir, pourraient être changées rapidement, notamment chez les classes sociales les plus aisées, sans frein technique ou économique. Cela suppose de cibler les politiques en fonction des groupes sociaux et de leurs marges de manœuvre. De plus, si les classes les plus aisées modifiaient leurs comportements, il est probable que ces nouvelles normes se diffuseraient rapidement.

Ce principe d'ajustement différencié des efforts ouvre une autre piste de réflexion. L'acceptabilité de la transition écologique est le plus souvent abordée sous l'angle des efforts demandés aux plus modestes. Mais à rebours de cette lecture habituelle, certains proposent de retourner la perspective : et si l'enjeu principal résidait dans l'acceptabilité de la transition pour les plus aisés ? Un renversement de focale éclairant, à l'heure où les responsabilités différenciées peinent encore à trouver leur place dans les politiques publiques.

Les données sur l'empreinte carbone liée à la mobilité invitent à ce changement de regard. **Aurélien Bigo rappelle** ainsi que les Français émettent en moyenne environ 2 tonnes de CO₂ par an pour leurs déplacements, une moyenne qui masque de fortes disparités selon les niveaux de revenus: plus les revenus augmentent, plus l'empreinte carbone croît. La médiane d'émission se situe à 1,4 tonne, ce qui signifie que la moitié des ménages est déjà sous le seuil de l'objectif 2030. En d'autres termes, si les 50 % les plus émetteurs revenaient simplement à la médiane, les objectifs de baisse de 30 % d'ici 2030 pourraient être atteints dans le secteur. À l'opposé, la moitié des ménages se situent déjà à un niveau d'émission compatible avec l'objectif 2030. Cela pose une question centrale : sur qui repose, concrètement, l'effort à venir ?

Les discours politiques, note-t-il, insistent souvent sur l'accompagnement des classes moyennes et modestes: aides à l'achat de véhicules électriques, renforcement des transports collectifs. Mais les acteurs les plus émetteurs sont surtout invités à « payer le juste prix du carbone », sans qu'un objectif

explicite de réduction de leurs émissions ne soit formulé. Une formule qui, selon lui, soulève un paradoxe: faire payer n'est pas la même chose que demander de réduire. Or, la planification actuelle ne semble pas réellement exiger d'effort de réduction de la part des ménages les plus émetteurs ceux qui, souvent, prennent l'avion plus fréquemment ou achètent des voitures neuves, deux comportements très inégalement répartis. Les implications de cette observation sont multiples. D'un côté, il semble que des réductions ciblées sur les ménages les plus émetteurs pourraient suffire à atteindre une part significative des objectifs. De l'autre, cela suppose d'interroger plus frontalement les pratiques des plus favorisés: usage de l'avion, achat de véhicules neufs, etc. La répartition actuelle des politiques publiques, comme les zones à faibles émissions (ZFE), qui pèsent souvent sur les ménages les moins dotés, ne reflète pas toujours cette logique.

Mais là encore, les nuances s'imposent. **Antonin Pottier met en garde** contre une lecture trop rapide des graphiques. Il rappelle qu'en matière de transport aérien, il n'existe quasiment aucun prix du carbone : le kérosène n'est pas taxé. Pour lui, un alignement du prix du carburant aérien sur celui des carburants routiers serait déjà un pas significatif. Mais au-delà de cette injustice fiscale, il insiste sur une autre lecture des données : à revenu égal, les émissions peuvent varier fortement. Il existe donc des inégalités dites « horizontales » certains ménages aisés émettent peu, d'autres beaucoup. Il nuance néanmoins les espoirs d'une réduction massive centrée uniquement sur les plus aisés. Les ménages très émetteurs sont numériquement peu nombreux, et même si leurs émissions baissent fortement, cela ne suffirait pas à atteindre les objectifs climatiques. Selon lui, même si tous les ménages les plus aisés réduisaient leurs émissions à la médiane nationale, les gains resteraient limités : autour de 10 à 20 % des émissions, tous postes confondus. En somme, une transition équitable ne pourra pas se reposer exclusivement sur les plus riches ; elle devra entraîner l'ensemble de la population, même si le rythme peut être différencié.

Sur ce point, Sylvie Landriève propose un autre angle de lecture, en remettant en cause le scénario dominant de la voiture électrique. Elle en souligne les limites autant que les illusions. Aujourd'hui, rappelle-t-elle, les véhicules électriques ne représentent que 2 % du parc automobile français, fort de 39 millions de voitures. Le renouvellement reste lent, les véhicules demeurent lourds, leur recyclabilité encore incertaine. En misant sur ce seul levier, on risque selon elle de reconduire, sous une forme nouvelle, un modèle ancien : celui d'une motorisation individuelle de masse. Si tous les pays adoptaient cette trajectoire, le monde pourrait passer d'1 à 5 milliards de voitures, une perspective qu'elle juge incompatible avec les limites physiques et climatiques.

À ses yeux, cette voie est une impasse. Elle préfère évoquer un véritable changement de paradigme. L'exemple du télétravail, généralisé en quelques semaines lors de la crise sanitaire sans innovation technologique majeure, montre que des bifurcations rapides sont possibles. Elle souligne ainsi le potentiel d'un « mercato » des postes de travail, fondé sur les données d'implantation existantes. Plutôt que de tout reconstruire, mieux répartir les lieux d'emploi pour réduire les besoins de déplacements. Une autre voie s'esquisse : moins technologique, plus organisationnelle, tournée vers un système post-voiture plutôt qu'une simple mutation de son carburant.

Cette proposition trouve un écho partiel chez Emeline Keundjian, qui partage l'idée que l'électrification, à elle seule, ne suffira pas. Elle alerte toutefois sur un autre risque : celui de la confusion politique. Remettre en question des orientations déjà engagées, comme l'électrification, affaiblit la crédibilité de l'action publique. Les entreprises comme les collectivités ont structuré leurs investissements sur ces bases. Trop de revirements, insiste-t-elle, brouillent les signaux et démobilisent les acteurs. D'où, selon elle, la nécessité de penser la complémentarité des leviers. Il ne s'agit pas d'opposer technologies et sobriété, covoiturage et transports collectifs, mais de construire des combinaisons cohérentes. Ce qui compte, avant tout, c'est de maintenir une trajectoire claire, crédible et partagée.

La table ronde s'est conclue sur un constat commun. La transition ne pourra réussir sans une approche intégrée des politiques publiques, ni sans clarification sur la répartition effective des efforts. Les

stratégies à venir devront s'appuyer sur une connaissance fine des pratiques réelles, éviter les effets de bord, et donner à chacun les moyens d'agir.

Au terme des échanges, une conviction se dégage. La transition écologique ne peut se réduire à une addition de normes, de courbes et d'incitations. Elle exige de changer de perspective, à la fois technique, sociale et politique. Cette discussion révèle les écarts persistants entre les discours et les usages, entre les aspirations concrètes et les dispositifs planifiés. Et, en filigrane, une urgence émerge: celle de construire un récit commun, qui ne soit pas seulement une somme de solutions, mais un projet de société lisible, cohérent et habitable. Une transition qui, pour être acceptée, ne doit pas seulement être partagée. Elle doit faire sens pour celles et ceux qui la vivent, au quotidien, dans la diversité de leurs contraintes et de leurs possibles.

Conclusion

Les intervenants de cette troisième Rencontre Académique, organisée par The Shift Project, nous ont invités à changer de perspective, à raisonner non plus en s'appuyant sur des courbes et des moyennes, mais sur des personnes comme Myriam et Bernard. Les différences dans les quotidiens et leurs contraintes, souvent absentes des modèles, incarnent les lignes de faille de la transition. Ces échanges ont permis de mieux appréhender les conditions d'une transition juste et partagée, en mettant en lumière la diversité des situations sociales et territoriales. Les discussions ont cherché à montrer que la réussite de cette transition repose sur la capacité à concevoir des politiques publiques tenant compte des réalités concrètes des individus et des territoires, sans se limiter à des moyennes ni à des approches uniformes.

Les interventions ont souligné que la transition ne peut se limiter à des solutions techniques ou économiques : elle implique d'articuler des leviers multiples, adaptés aux contextes, et de renforcer l'accessibilité des alternatives bas carbone. Ce prisme revient à ne pas demander à chacun le même effort, mais à exiger plus de ceux qui en ont les moyens, sans épuiser ceux qui en manquent. Il ne s'agit pas non plus d'opposer sobriété et innovation, territoires ruraux et villes denses, transports collectifs et nouvelles mobilités, mais plutôt de chercher une boussole claire, un récit lisible, un horizon commun.

Un constat s'est imposé entre les intervenants au fil des échanges : la transition ne peut pleinement réussir sans s'appuyer sur une vision d'ensemble, intégrant les enjeux environnementaux, économiques et sociaux, et associant l'ensemble des acteurs à sa définition comme à sa mise en œuvre. Elle doit également se nourrir des connaissances issues des retours d'expérience, des données et des pratiques réelles, afin d'ajuster les actions aux besoins identifiés et aux marges de manœuvre disponibles.

Dans cette perspective, la transition ne pourrait être une simple transformation technique : elle devrait devenir un projet habitable. À hauteur d'individu, de quartier, de réalité. À la mesure, aussi, des espoirs qu'elle suscite.



The Shift Project est un think tank qui œuvre en faveur d'une économie post-carbone.

Association loi 1901 reconnue d'intérêt général et guidée par l'exigence de la rigueur scientifique, notre mission est d'éclairer et influencer le débat sur la transition énergétique en Europe. Le développement exponentiel du numérique, et la façon dont ce développement peut interagir avec les objectifs de décarbonation de nos sociétés, constitue l'un des angles essentiels des enjeux de la transition carbone.

Nos membres sont de grandes entreprises qui veulent faire de la transition énergétique leur priorité.

Contact

Zeynep Kahraman

Responsable monde académique et recherche

+33 (0) 6 13 06 57 65

zeynzp.kahraman@theshiftproject.org

43 rue de Liège, 75008 Paris

contact@theshiftproject.org

www.theshiftproject.org