

Sobriété énergétique, l'année d'après

D'une sobriété de l'urgence à l'urgence de la sobriété

• Résumé exécutif:

Jusqu'à présent, la sobriété énergétique a été appréhendée comme un outil temporaire de gestion de crise, actionné en réponse à une flambée du prix des énergies fossiles (chocs pétroliers des années 70, choc gazier de 2021) plutôt qu'en objet politique à part entière susceptible de s'inscrire dans la durée. Alors qu'un nouveau plan de sobriété français devait être présenté à l'automne 2024, la dissolution de l'Assemblée Nationale a bouleversé le calendrier politique. Pourtant, plus que jamais, la réussite de la politique de décarbonation de la France dépend du passage d'une sobriété de l'urgence à des politiques consacrant l'urgence de la sobriété.

L'absence de majorité absolue au sein du Palais Bourbon oblige les députés à éprouver

une nouvelle méthode de décision politique, celle d'un véritable parlementarisme. À défaut d'accord de coalition, la formation de majorité *ad hoc*, à savoir texte par texte, sera nécessaire. Parmi les sujets urgents, figure la détermination des grands objectifs de la politique énergétique et climatique de la France au sein d'une loi de Programmation Énergie Climat (LPEC)¹. Possiblement transpartisane, puisque contenue au sein du [programme du Nouveau Front Populaire](#), mais également dans le « [pacte législatif](#) » de la [Droite républicaine \(ex-LR\)](#), une telle initiative, serait l'occasion de mettre au débat les hypothèses de réduction de consommation et d'usages selon les horizons de temps. Dit autrement, de consulter les citoyens quant à leur degré de réceptivité ainsi que les conditions sous-jacentes (temporalité, exemplarité des pouvoirs publics, investissements dans des alternatives bas carbone) permettant à des

ÉNERGIE
ET CLIMAT

DÉCRYPTAGE
SEPTEMBRE 2024

#Sobriétéénergétique
#écologie
#neutralitécarbone

Phuc-Vinh Nguyen,
Chercheur
politique française
et européenne
de l'énergie

Fiona Breucker,
Chercheuse
en Sobriété
énergétique

*Les auteurs
souhaitent remercier
Mathieu Saujot
(IDDRI), ainsi que
leurs collègues
Camille Defard et
Sylvie Matelly pour
leurs commentaires
et remarques.*

¹ B. Calatayud, A. Delmestre, P-V. Nguyen. 2024, « La transition énergétique à l'heure du parlementarisme : comment sortir de l'opposition nucléaire-renouvelables pour atteindre nos objectifs ? » *Fondation Jean Jaurès*.



politiques publiques de sobriété structurelle de se déployer. En effet, afin de renforcer la **crédibilité du récit autour de la sobriété énergétique et l'inscrire, de façon permanente, aux côtés des politiques d'efficacité énergétique et de substitution des énergies fossiles, comme un pilier à part entière de « l'écologie à la française »**, plusieurs conditions doivent être réunies (pour prendre directement connaissance des recommandations, se reporter à la page 15).

En premier lieu, au-delà de son potentiel climatique de réduction des émissions *« pour une part sans doute comprise entre 12 % et 17 % »* selon le rapport Pisani-Ferry-Mahfouz², la sobriété constitue un facteur de résilience économique, sociale, sécuritaire, géostratégique ou encore sanitaire. **Autant de co-bénéfices générés par les politiques de sobriété, qu'il convient de systématiquement mesurer et mettre en avant au travers d'indicateurs de suivi, couplés à une évaluation régulière de l'efficacité des dispositifs déployés et à un chiffrage des multiples gains engendrés afin de guider la prise de décision.** Cela permettra d'éviter d'avoir des arbitrages économiques court-termistes qui ne parviennent pas à prendre en compte le fait que les retours sur investissement des politiques de sobriété sont plus diffus. Un risque d'autant plus grand compte tenu du contexte d'austérité budgétaire qui frappe actuellement la France. Un écueil pourtant à proscrire dès lors que **l'essor de la sobriété implique d'investir dans des infrastructures coûteuses afin d'offrir à tous des alternatives favorisant l'adoption de comportements à faible émission de carbone.** Car bien que coûteux, ces investissements demeureront inférieurs au coût de l'inaction climatique³.

En deuxième lieu, il conviendra de sortir de la logique de la seule incitation (communication, plan) et **recourir à une approche législative.** En plus de privilégier le caractère contraignant plutôt que volontaire, ces normes devront **cibler les plus gros émetteurs** (logique de justice sociale), le **volet de**

l'offre préalablement aux ménages individuels, s'appliquer de manière progressive (jusqu'au développement d'alternatives sobres) et **s'accompagner d'un contrôle effectif donnant lieu à des sanctions.** Afin de favoriser l'obtention d'un consensus transpartisan autour des mesures à adopter, nous recommandons de s'appuyer sur des initiatives déjà présentes et discutées dans le débat public. Ainsi dans le secteur des transports, cela conduirait à s'appuyer sur la **proposition de loi Adam** visant à **accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles d'entreprises**, la proposition issue de la Convention Citoyenne pour le Climat **en vue d'adopter une loi actant l'interdiction de la publicité pour les SUV** ou encore l'adoption sur le modèle du ticket-allemand, d'un **ticket annuel de train** permettant de voyager de manière illimitée sur l'ensemble du réseau de trains régionaux en France.

Enfin, l'essor de la sobriété reposera également sur la capacité des acteurs publics et privés à incarner en premier lieu ces changements (réciprocité, exemplarité) afin de concourir à leur généralisation. Jusqu'à présent, **la pratique des écocistes au sein des foyers français est identifiée comme étant l'unique avatar de la sobriété**, entretenant l'illusion d'un mode de vie sobre qui se manifeste au travers de la perception d'une majorité des français sondés (54%), qui estiment qu'ils *« consomment un peu moins que la moyenne des Français »* selon la dernière enquête de l'ADEME. Incontestablement, cela limite le potentiel de la sobriété. **De la capacité à dépasser cette seule logique individuelle et réussir à faire émerger une conception dépolitisée et partagée de la sobriété en tant que valeur commune dépendra l'accélération de la transition écologique, mais également la capacité de la France à effectivement « faire nation ».**

2 Pisani-Ferry, Jean, et Selma Mahfouz. 2023. « Les incidences économiques de l'action pour le climat ». *France Stratégie*. <https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/2023-incidences-economiques-rapport-pisani-5juin.pdf>

3 M. Kotz, A. Levermann, L. Wenz. 2024, "The economic commitment of climate change". *Nature*. <https://www.nature.com/articles/s41586-024-07219-0>

• Introduction:

Le 6 octobre 2022, la Ministre de la Transition Énergétique, Agnès Pannier-Runacher présentait un [plan de sobriété énergétique](#) destiné à réduire de 10 % la consommation d'énergie en France d'ici 2024. En diminuant sa consommation combinée de gaz et d'électricité de 12 %⁴ dès la première année (après correction des effets météorologiques), la France semble d'ores et déjà avoir réussi son pari mobilisateur. Pour autant, **un tel succès se doit d'être nuancé tant il n'est qu'un succès à court terme et le reflet de considérations économiques et sociales aussi diverses que complexes.**

Le volontarisme français entourant la promotion du concept de sobriété énergétique résulte notamment des conséquences inflationnistes du « *choc gazier* »⁵ de l'été 2021 devenu crise énergétique suite à l'invasion russe de l'Ukraine en février 2022.⁶ D'une part, du fait de la multiplication par sept du prix du gaz sur le marché de gros européen sur les onze premiers mois de l'année 2022 comparé à la moyenne entre 2016 et 2020⁷ engendrée par la réduction de moitié⁸ des

flux gaziers russe à destination du vieux continent. D'autre part, compte tenu de la crise traversée par le secteur électrique français (nucléaire et hydraulique), dont le volume de production pour l'année 2022 fut inférieur de 15 % par rapport à l'année précédente.⁹

Au cours de l'hiver 2023, plusieurs enquêtes d'opinion constataient que près de trois français sondés sur quatre déclaraient avoir diminué leur température de chauffage.¹⁰ Principale motivation avancée, les « *considérations économiques* » (63 %) risquent de continuer à fortement influencer leur comportement compte tenu de la levée du bouclier tarifaire sur le gaz intervenue le 1er juillet 2023¹¹ ainsi que la hausse de près de 10% survenue le 1^{er} février 2024 du tarif réglementé d'électricité.¹² Si cette conjoncture devrait permettre d'entretenir la dynamique observée de réduction de la consommation d'énergie, elle apparaît problématique pour au moins trois raisons. Premièrement, puisqu'elle risque de dégrader d'autant plus les conditions de vie des personnes en situation de précarité énergétique¹³ soit plus de 3,5 millions de personnes en France.¹⁴

- 4 « Sobriété énergétique : cinq annonces pour aller plus loin ». *Info.gouv.fr*. 10 octobre 2023. <https://www.info.gouv.fr/actualite/sobriete-energetique-cinq-annonces-pour-aller-plus-loin>
- 5 Nguyen, Phuc-Vinh, et Thomas Pellerin-Carlin. 2021. « Flambée des prix de l'énergie en Europe ». *Institut Jacques Delors*. Consulté le 3 mai 2024. <https://institutdelors.eu/publications/flambee-des-prix-de-lenergie-en-europe/>
- 6 Nguyen, Phuc-Vinh, et Thomas Pellerin-Carlin. 2022. « La dépendance européenne au gaz russe : l'exemple Nord Stream 2 ». Consulté le 5 mai 2024. <https://institutdelors.eu/publications/la-dependance-europeenne-au-gaz-russe-lexemple-nord-stream-2/>
- 7 IEA. 2023. « Gaz naturel ». <https://www.iea.org/energy-system/fossil-fuels/natural-gas> Consulté le 30 mai 2024.
- 8 Nguyen Phuc-Vinh, Camille Defard, Fiona Breucker. 2022. « La sécurité d'approvisionnement gazière en Europe ». Consulté le 5 mai 2024. <https://institutdelors.eu/publications/la-securite-dapprovisionnement-gaziere-en-europe/>
- 9 RTE. 2022. « Bilan électrique 2022 ». Consulté le 3 mai 2024. [https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-synthese#:~:text=Le%20volume%20total%20d%27%C3%A9lectricit%C3%A9,ann%C3%A9e%202021%20\(522%20TWh\)](https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-synthese#:~:text=Le%20volume%20total%20d%27%C3%A9lectricit%C3%A9,ann%C3%A9e%202021%20(522%20TWh))
- 10 Bléhaut, Marianne, Pauline Jauneau-Cottet, et Elodie Lemaire. 2023. « Face à la hausse des prix de l'énergie, les Français contraints à la sobriété - Note de synthèse n° 37 ». *Sourcing Crédoc N°Sou2023-4896*. <https://www.credoc.fr/publications/face-a-la-hausse-des-prix-de-lenergie-les-francais-contraints-a-la-sobriete-note-de-synthese-n-37>
- 11 « Énergie : avec la fin du bouclier tarifaire, faut-il s'attendre à une hausse des factures ? ». *La Tribune*. 17 juillet 2023. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/energie-environnement/energie-avec-la-fin-du-bouclier-tarifaire-faut-il-s-attendre-a-une-hausse-des-factures-969953.html>
- 12 Tout comprendre sur la hausse de votre facture d'électricité au 1er février 2024 ». *Economie.gouv.fr*. 22 janvier 2024. <https://www.economie.gouv.fr/actualites/tout-comprendre-sur-la-hausse-de-votre-facture-delectricite-au-1er-fevrier-2024#>
- 13 « Quel est l'impact de la crise énergétique actuelle sur la précarité énergétique ? ». *Lemondedelenergie*. 13 avril 2023. <https://www.lemondedelenergie.com/quel-est-impact-crise-energetique-actuelle-sur-precarite-energetique/2023/04/13/>
- 14 Devalière, Isolde, Pierrette Briant, et Séverine Arnault. 2011. « Énergie : avec la fin du bouclier tarifaire, faut-il s'attendre à une hausse des factures ? ». *INSEE PREMIÈRE No 1351*. INSEE (institut national de la statistique et des études économiques). <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/energie-environnement/energie-avec-la-fin-du-bouclier-tarifaire-faut-il-s-attendre-a-une-hausse-des-factures-969953.html>

Deuxièmement, puisqu'elle pourrait être la manifestation d'une destruction structurelle de la demande énergétique industrielle. Troisièmement, puisqu'en donnant corps à une définition partielle de la sobriété, assimilable à un effort temporaire « de guerre » mettant principalement en avant la chasse au gaspillage au travers de petites gestes, il existe un risque de passer sous silence certaines facettes d'un concept protéiforme qui demande encore à être pleinement approprié par les Français.

Définie par le Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC) comme « *l'ensemble des politiques, mesures et pratiques du quotidien qui permettent d'éviter la demande en énergie, matériaux, sols et eau, tout en garantissant le bien être des êtres humains dans le respect des limites planétaires* »¹⁵, la sobriété telle qu'actuellement consacrée par l'exécutif français souffre, pour l'heure, d'une absence notable de mesures contraignantes et systémiques. Or, la façon dont la sobriété a été appréhendée jusqu'à présent l'empêche de déployer son plein potentiel. Au-delà d'une simple stratégie de décarbonation qui pourrait aider la France et l'Union européenne (UE) à atteindre leurs objectifs climatiques, la sobriété constitue une méthode pour gérer les ressources permettant de garantir la sécurité d'approvisionnement, de réduire les dépendances dans une logique d'autonomie stratégique ainsi qu'une économie résiliente capable de faire face aux augmentations du coût de la vie et des inégalités.¹⁶

Comme a pu le rappeler le Haut Conseil pour le Climat¹⁷, « *sur la période du second budget carbone jusqu'à 2022, seuls deux tiers des efforts de sobriété requis ont été effectués. Si le rythme moyen sur la période se poursuit, la baisse de consommation d'énergie finale ne sera pas suffisante et l'objectif ne sera atteint*

qu'avec plus d'un an de retard ». Or, un tel constat légitime le besoin de tirer un bilan des plans de sobriété déployés jusqu'à présent en France afin de pouvoir maximiser son potentiel. Conclusions qui, une fois tirées, permettront de nourrir d'éventuelles discussions transpartisane au sein d'une future Loi de Programmation Énergie Climat (LPEC) appelée de leurs vœux dans le [programme du Nouveau Front Populaire](#), mais également dans le « [pacte législatif](#) » de la [Droite républicaine \(ex-LR\)](#).

En analysant les déterminants (historiques, conjoncturels, structurels) ayant conduit la France à être avant-gardiste dans la promotion des mesures de sobriété énergétique (I) puis en proposant une évaluation (suivi dans le temps, efficacité, limites) des mesures actuellement déployées (II), le **présent papier entend ainsi réfléchir quant à la manière de pérenniser dans le temps le recours à la sobriété énergétique en France et, par extension, en Europe**. En capitalisant sur l'expérience passée, la France dispose d'une occasion unique, celle de démontrer par les faits les multiples bénéfices liés à la sobriété et ainsi s'ériger en modèle à suivre auprès de ses partenaires européens.

I • D'une sobriété de l'urgence à l'urgence de la sobriété

En France comme en Europe, la promotion du concept de sobriété énergétique est survenue en réponse à une crise énergétique induite par la flambée du prix d'une commodity fossile. Ce fut le cas en 2022 suite au premier « *choc gazier* » de l'histoire survenu à l'automne 2021.¹⁸ Ce fut également le cas dans les années 1970 suite aux chocs pétroliers de 1973 puis 1979.

15 IPCC, (Intergovernmental Panel on Climate Change). 2023. "Climate Change 2023". *Synthesis Report Summary for Policymakers*. https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf

16 European Environmental Bureau, Negawatt, Energy Cities, Association of Cities and Regions for Sustainable Resource Management, Client Earth, Die Rolle von Energiesuffizienz in Energiewende und Gesellschaft, Rescoop.eu, et Jacques Delors Energy Centre. 2024. "Manifesto: A Resilient and Resource-wise Europe: Sufficiency at the Heart of the EU's Future". https://www.negawatt.org/IMG/pdf/sufficiency_manifesto.pdf

17 Haut Conseil pour le Climat. 2024. « [Rapport annuel 2024 - Tenir le cap de la décarbonation, protéger la population](#) », Juin.

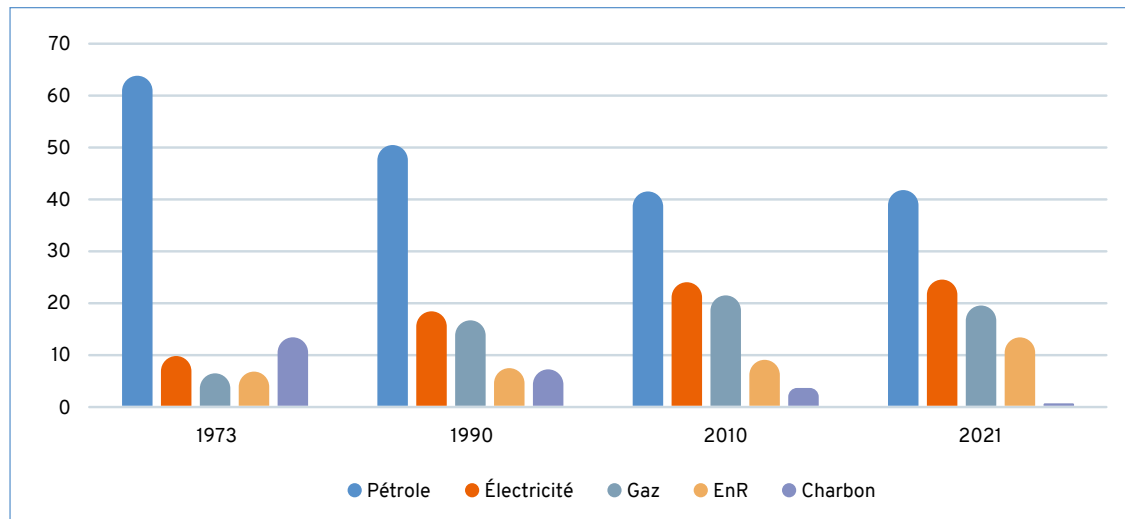
18 Nguyen, Phuc-Vinh, et Thomas Pellerin-Carlin. 2021. « Flambée des prix de l'énergie en Europe ». *Institut Jacques Delors*. Consulté le 3 mai 2024. <https://institutdelors.eu/publications/flambee-des-prix-de-lenergie-en-europe/>

I NOUVEAU CHOC ÉNERGÉTIQUE : POURQUOI LES ANCIENNES SOLUTIONS NE SUFFISENT-ELLES PLUS?

En 1973 le pétrole représentait près de deux tiers (63,9 %) de la consommation énergé-

tique finale en France (cf graphique). Par ailleurs, environ trois quart (71,4 % en 1973 et 75,1 % en 1979) de « l'or noir » consommé provenait du Moyen-Orient¹⁹, épice centre des chocs pétroliers.

GRAPHIQUE 1. Consommation énergétique finale par forme d'énergie (en %)



▲ Source : Phuc-Vinh Nguyen et Fiona Breucker depuis les données du SDES.

Un an après le choc pétrolier de 1973, un célèbre slogan publicitaire énonçait qu'en France, « on n'a pas de pétrole mais on a des idées ». ²⁰ Or, parmi ces idées, se trouvait, entre autres, le recours à la sobriété énergétique.

C'est dans ce contexte que fut créée l'Agence pour les économies d'énergie – ancêtre de l'actuelle Agence de la transition écologique (ADEME) – avec pour mandat de « mener une politique de rationalisation de la consommation d'énergie », une première mondiale. Élaborée dans l'urgence, cette logique de « rationalisation » – et non de rationnement – fut avant tout centrée autour d'un « appel à l'esprit d'économie du peuple de français » ²¹ tel que formulé par le Président Georges

Pompidou fin décembre 1973. Schématiquement, une stratégie reposant sur trois piliers fut élaborée:

- avec le développement de l'électricité produite à partir de nucléaire en **substitution** de l'électricité produite à partir de pétrole;
- via des mesures **d'efficacité énergétique** qui vont chercher à réduire la consommation énergétique en maximisant le rendement et diminuant les pertes entre l'énergie délivrée et l'énergie utilisée, c'est-à-dire des changements technologiques ;
- au travers de mesures dites de **sobriété énergétique** qui vise à réduire la

¹⁹ « Bilan énergétique de la France pour 2021 ». 2021. « Bilan énergétique de la France pour 2021 ». 5 mai 2021.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-energetique-de-la-france-pour-2021>

²⁰ « 1977 : Roger Gicquel appelle les Français à éteindre la lumière pour économiser l'énergie | INA ». L'INA éclaire l'actu. 7 octobre 2021. <https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/en-1977-roger-gicquel-appelait-les-telespectateurs-a-faire-des-economies-d-energie-en-direct>

²¹ « Pompidou en 1973 : “Économisons l'essence, économisons l'électricité, économisons le chauffage” | INA ». 5 mai 1973. <https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/pompidou-sobriete-energie-petrole-essence-economisons-abondance-insouciance>

consommation globale d'énergie en promouvant des activités économes en énergie, c'est-à-dire modifier les structures (infrastructures et politiques) qui façonnent le comportement;

Temporaires, les mesures déployées pour répondre à la crise ont ensuite connu des fortunes diverses.

Dans une logique non pas de sobriété mais de substitution à l'usage du pétrole fut lancé le célèbre « plan Messmer » qui conduisit, *in fine*, à la construction de 58 réacteurs nucléaires afin de réduire la dépendance française aux combustibles fossiles importés. En effet, bien que l'électricité représentait moins de 10 % (9,7 %) de l'énergie finale consommée, elle était en premier lieu produite à partir de pétrole (40,2 %).²² Ce pari technologique légitima ensuite d'autres choix, à l'instar de celui consistant à privilégier la traction électrique à la traction thermique pour les trains des nouvelles lignes à grande vitesse ou encore le soutien étatique (via des subventions) à l'installation de chauffage électrique. De son côté, la politique d'efficacité énergétique fut soutenue dans la durée via des « incitations continues à la rénovation thermique, au travers de plusieurs réglementations thermiques successives pour les logements neufs et de mesures fiscales, dès 1978, pour l'ensemble des logements ».²³

Contrairement à la logique de diversification de l'approvisionnement et aux mesures d'efficacité énergétique, **les mesures de sobriété ne furent ni améliorées, ni reconduites malgré leurs résultats probants.** Parmi les mesures déployées, une consigne de plafonnement du chauffage à 20°C²⁴ puis à 19°C (1979), une limitation de la vitesse à 90 km/h sur les routes et 120 km/h sur autoroute, une

interdiction de l'éclairage des devantures de magasins²⁵ ou encore l'arrêt des émissions télévisées à 23 heures furent décrétées. Leur non-reconduction constitua un frein à l'essor et à la pérennisation du concept de sobriété, limitant son émergence dans le débat public ainsi que toute potentielle prise en compte lors de l'élaboration de politiques publiques. À rebours de l'exemple français, dans certains pays européens, ce potentiel fut reconnu et exploité dès les années 1970. Par exemple, le gouvernement municipal de Copenhague (Danemark) commença à promouvoir le recours au vélo en ville, en raison, entre autres, de la crise pétrolière. Cela comprenait diverses mesures de long terme tels que la planification d'infrastructures et de financements²⁶ qui font désormais de Copenhague l'un des principal pôle mondial du vélo.²⁷ Une logique similaire fut également déployée aux Pays-Bas où un gain de temps de 10 % est obtenu dès lors que l'on utilise le vélo plutôt que la voiture pour se rendre dans les destinations urbaines néerlandaises. Favorisée par la mobilisation de la société civile en réaction aux chiffres élevés d'accidentalité routière, cela témoigne du fait que les mesures de sobriété peuvent être employées pour de nombreux bénéfices sociétaux (santé) non exclusifs à la seule logique d'économie d'énergie.²⁸

À mesure que la crise énergétique s'estompe avec la réduction du prix du gaz et de l'électricité, existe le risque qu'il en soit de même pour la promotion des mesures de sobriété comme ce fut le cas à l'époque. Dès lors, il convient de rapidement parvenir à capitaliser sur l'expérience passée. En effet, au-delà d'être une stratégie incontournable pour atteindre plus facilement et à moindre coût nos objectifs climatiques et environnementaux, la sobriété renforce la résilience

22 Energy Agency, International. 2021. "France 2021: Energy Policy Review". International Energy Agency. <https://www.iea.org/reports/france-2021>

23 Dupont, Françoise. 2018. « L'énergie et le bâtiment : les données chiffrées pour la France depuis 1950 », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 90 (2) : 5-11. <https://doi.org/10.3917/re1.090.0005>

24 Art. 2 du décret 71-1025 du 4 décembre 1974.

25 l'électricité représentait moins de 10% (9,7%) de l'énergie finale consommée, elle était en premier lieu produite à partir de pétrole (40,2%): Energy Agency, International. 2021. "France 2021: Energy Policy Review". International Energy Agency. <https://www.iea.org/reports/france-2021>

26 Héran, Frédéric. 2015. « Pourquoi tant de cyclistes aux Pays-Bas ? » *Transports urbains*, 126 : 10-15. <https://doi.org/10.3917/turb.126.0010>

27 "Cycling strategy: Copenhagen, Denmark - EBRD". *Ebrdgreencities*. Consulté le 3 mai 2024. <https://www.ebrdgreencities.com/policy-tool/cycling-strategy-copenhagen-denmark-2/>

28 "Stop the Child Murder: How the Netherlands Became Bike Nirvana". 5 novembre 2014. <https://medium.com/@carriekirby/stop-the-child-murder-how-the-netherlands-became-bike-nirvana-416b611be746>.

de nos économies en gérant judicieusement les ressources limitées. Elle peut également contribuer à la réduction des coûts du système énergétique en évitant des investissements superflus dans les infrastructures et une consommation inefficace des ressources. Des simulations contenues au sein de multiples scénarios démontrent que les hypothèses les plus ambitieuses de sobriété se traduisent par des coûts totaux les plus bas pour le système énergétique.²⁹ Dans cette logique, la sobriété contribue aussi à réduire notre coûteuse dépendance aux importations notamment d'énergies fossiles: en France, la facture gazière pour 2022 était de 46 Mds d'€ contre 8 Mds d'€ en 2019.³⁰ En outre, cette approche nous permet de faire face aux crises sociales telles que l'accroissement des inégalités, tout en améliorant notre bien-être et réduisant les coûts des soins de santé³¹.

De manière générale, les estimations de la Direction générale de l'Energie et des Matières Premières publiées en 1987 firent état d'environ « 34 Mtep/an d'économies d'énergie réalisées depuis 1973 par rapport à la situation qui aurait résulté d'une consommation alignée sur la croissance économique »³² étant entendu que la consommation totale d'énergie primaire de la France en 1973 était d'environ 180 Mtep.³³ De tels résultats

valident l'approche novatrice alors retenue consistant à répondre à cette crise de l'offre pétrolière en actionnant, entre autres, le levier de la réduction de la demande en énergie plutôt qu'une simple stratégie de substitution de l'offre. Cependant, en dépit des gains économiques immédiats, rien ne fut fait pour institutionnaliser le recours à la sobriété, une situation qui risque de se répéter à mesure que la crise énergétique s'estompe.

I LA SOBRIÉTÉ, FACTEUR DE RÉSILIENCE ÉCONOMIQUE

Désormais, grâce notamment à une stratégie proactive de diversification des approvisionnements en gaz³⁴ couplée à une reconduction de l'objectif volontaire de réduction de 15% de la demande en gaz, l'Union européenne a pu traverser l'hiver plus sereinement, au point de disposer d'un niveau record de remplissage des stockages de gaz à la sortie de l'hiver.³⁵ Ce sentiment de sérénité est également partagé par la France qui, avec seulement 3 réacteurs nucléaires à l'arrêt (contre 26 en fin avril 2022)³⁶ ainsi que des stocks hydrauliques qui se portent mieux³⁷, est redevenue première exportatrice nette d'électricité en 2023 dans l'Union.³⁸ Bien que rassurant, un tel constat pose néanmoins la question de la capacité de la France à éviter

29 European Environmental Bureau, Negawatt, Energy Cities, Association of Cities and Regions for Sustainable Resource Management, Client Earth, Die Rolle von Energiesuffizienz in Energiewende und Gesellschaft, Rescoop.eu, et Jacques Delors Energy Centre. 2024. "Manifesto: A Resilient and Resource-wise Europe: Sufficiency at the Heart of the EU's Future". https://www.negawatt.org/IMG/pdf/sufficiency_manifesto.pdf

30 « 148 milliards d'euros : la facture des importations énergétique de la France a triplé en trois ans ». *Euractiv*. 6 octobre 2023. <https://www.euractiv.fr/section/energie-climat/news/148-milliards-deuros-la-facture-des-importations-energetique-de-la-france-a-triple-en-trois-ans/>

31 Wiese, Frauke, Jonas Lage, Luisa Cordroch, Carina Zell-Ziegler, Johannes Thema, Benjamin Best, et Stefan Heiland. 2022. "Why sufficiency? An interdisciplinary perspective" <https://osf.io/preprints/socarxiv/bgrp3>

32 Bernard Laponche, 2008. « Perspectives et enjeux énergétiques mondiaux. Un nouveau paradigme. » Consulté le 3 mai 2024 https://enda-cremed.org/bpd/opac_css/doc_num.php?explnum_id=244

33 Statista, 2024. « Consommation totale d'énergie primaire en France de 1973 à 2014 » Consulté le 3 mai 2024 <https://fr.statista.com/statistiques/548259/consommation-totale-energie-primaire-france/>

34 Nguyen Phuc-Vinh, Camille Defard, Fiona Breucker. 2022. « La sécurité d'approvisionnement gazière en Europe ». Consulté le 5 mai 2024. <https://institutdelors.eu/publications/la-securite-dapprovisionnement-gaziere-en-europe/>

35 Financial Times, 2024. "EU exits winter with gas storage at record levels". Consulté le 5 mai 2024. <https://www.ft.com/content/1ddd28cb-0a8b-4dd6-a981-55c0303d78d0>

36 Selectra, 2024. « Le nucléaire en France en 2024 : production, avantages et risques ». 5 mai 2024. <https://selectra.info/energie/guides/comprendre/nucleaire>

37 RTE, 2023. « Bilan électrique 2023 - Production | RTE ». 5 mai 2023.

<https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-2023/production#Vuedensemble>

38 Le Monde, « La France est redevenue première exportatrice d'électricité en Europe en 2023 ». Le Monde. fr. 5 mai 2023. https://www.lemonde.fr/economie/article/2024/01/17/la-france-est-redevenue-premiere-exportatrice-d-electricite-en-europe-en-2023_6211385_3234.html

la survenance d'une démobilitation collective qui engendrerait un effet rebond³⁹ dans la consommation d'énergie. Pourtant, les incitations à recourir à la sobriété n'ont jamais été aussi prégnantes aux yeux des français.

En ce sens, le baromètre de mars 2024 publié par l'ADEME⁴⁰ éclaire quant au rapport des français à leurs modes de vie et à la sobriété. Il en ressort que **les raisons économiques priment largement sur les considérations environnementales dès lors qu'il s'agit de mettre en pratique des mesures de sobriété** et ce, pour l'ensemble des items testés. Un tel résultat peut trouver son explication dans le fait que, tel qu'évoqué précédemment, la sobriété a jusqu'à présent été appréhendée comme stratégie de court terme en réponse à une flambée des prix de l'énergie et non comme une stratégie de long terme comprenant des changements d'infrastructures et de politiques publiques permettant à chacun, quel que soit son budget, de mener un mode de vie à faible émission carbone avec un haut niveau de bien-être.

Compte tenu de la structure organisationnelle de la société, la sobriété implique des surcoûts temporels et financiers (p. ex. un trajet en train étant encore aujourd'hui plus cher et moins rapide qu'un vol).⁴¹ Cela est d'autant plus dommageable que les changements d'infrastructures et de politiques publiques vers une société sobre pourraient apporter de multiples bénéfices pour tous. Par exemple, des changements modaux vers des modes de transport doux tels que le vélo, peuvent améliorer la sécurité routière,

rendre les espaces urbains plus attrayants, et offrir divers avantages pour la santé des citoyens, (modes de vie plus actifs et une réduction du bruit et de la pollution).⁴² De plus, les mesures de sobriété visant à partager les espaces (habitat inclusif⁴³, colocation, cohabitat...) peuvent aider à lutter contre l'isolement social, fournir des services aux personnes âgées, et réduire le coût du logement pour tous.⁴⁴ **Favoriser l'essor de la sobriété implique donc une mise en avant des bénéfices économiques et sociaux préalablement au co-bénéfice environnemental.** Elle reposera également sur la capacité des acteurs publics et privés à incarner ces changements (réciprocité, exemplarité) afin de concourir à leur généralisation.

Si 83 % des français interrogés considèrent qu'aujourd'hui en France « les gens consomment trop », la proportion à déclarer être concernée « *personnellement, au niveau de [son] foyer* », n'est que de 28% et ce, alors que 49 % jugent qu'ils pourraient « *consommer moins* ». **Une hypothèse pouvant expliquer ce décalage entre perception de sa propre consommation et réalité effective peut se trouver dans le fait que, jusqu'à présent, la sobriété a principalement été promue et déclinée au travers des « *écogestes* », à l'instar de la baisse du chauffage la nuit ou en journée lorsque le domicile est inoccupé ou encore l'extinction des lumières en quittant une pièce.** En conséquence, cela entraîne un risque de dévoyer le concept de sobriété et de la cantonner à une manifestation réductrice au sein de l'imaginaire collectif. **Dès lors que la « *très répandue* » pratique des *écogestes* au sein des foyers est identifiée**

39 L'effet rebond s'entend par le fait que les gains d'efficacité sont souvent partiellement ou complètement compensés par une nouvelle allocation de ressources et d'argent économisée, soit vers une augmentation du même type de consommation, soit vers d'autres consommations impactante: Parrique, T., J. Barth, F. Briens, C. Kerschner, A. Kraus-Polk, A. Kuokkanen, et J. H. Spangenberg. 2019. "Decoupling debunked – Evidence and arguments against green growth as a sole strategy for sustainability". *European Environmental Bureau*. Consulté le 20 mai 2024. <https://eeb.org/library/decoupling-debunked/>

40 ADEME, 2024. « Baromètre Sobriétés et Modes de vie ». Consulté le 5 mai 2024. <https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/6630-barometre-sobrietes-et-modes-de-vie.html>

41 Flipo, A, et S Rabourdin. 2023. "In-depth analysis of highly sufficient lifestyles (Deliverable D 3.2)". *FULLFILL Project*. https://fulfill-sufficiency.eu/wp-content/uploads/2023/07/D3.2_interviews-micro.pdf

42 Wiese, Frauke, Jonas Lage, Luisa Cordroch, Carina Zell-Ziegler, Johannes Thema, Benjamin Best, et Stefan Heiland. 2022. "Why sufficiency? An interdisciplinary perspective" <https://osf.io/preprints/socarxiv/bgrp3>

43 « Habitat inclusif : un chez-soi et une vie sociale partagés ». Consulté le 5 mai 2024. <https://www.pour-les-personnes-agees.gouv.fr/changer-de-logement/autres-solutions-de-logement/habitat-inclusif-un-chez-soi-et-une-vie-sociale-partages>

44 Breucker, Fiona, et Charline Dufournet. 2024. "Working Paper with recommendations". *FULLFILL*. https://fulfill-sufficiency.eu/wp-content/uploads/2024/05/D7.2_Working-paper-with-recommendations_Final-Version-1.pdf

comme étant l'unique avatar de la sobriété, est entretenue l'illusion d'un mode de vie sobre qui se manifeste au travers de la perception d'une majorité des sondés, qui estiment qu'ils « *consomment un peu moins que la moyenne des Français* » (54 %). De fait, si les pouvoirs publics entendent pousser plus loin le curseur de la sobriété, intégrant une nécessaire dimension plus structurelle et durable, il importera de dépasser la seule injonction au geste simple et individuel et de créer les conditions nécessaires à son développement. Car si les écogestes demeurent utiles, ils sont insuffisants dès lors qu'ils ne ciblent pas les principales composantes de l'empreinte carbone moyenne d'un Français, à savoir le secteur des transports (cf. recommandations infra), ou encore l'alimentation. Promouvoir la sobriété implique donc d'appréhender l'aspect comportemental en interrogeant le rapport à l'habitat, à la mobilité ou encore à la consommation.

En France, les travaux menés par divers organismes tels que l'ADEME, Réseau de Transport d'Electricité (RTE) ou encore négaWatt, en complément de ceux GIEC ou de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE)⁴⁵, ont permis de faire entrer dans le débat public des hypothèses liées au rôle que pourrait être amené à jouer la sobriété dans l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050. A titre d'exemple, négaWatt a ainsi pu estimer qu'une baisse de 28% de la consommation d'énergie finale d'ici 2050 (par rapport à 2015) pouvait être réalisée.⁴⁶ De son côté, RTE a pu tabler sur une économie en terme de consommation d'électricité de

l'ordre de 25 TWh en 2035 (allant jusqu'à 60 TWh en cas de volontarisme affiché via des changements structurels de consommation) et 90 TWh pour 2050 par rapport au scénario servant de base de référence.⁴⁷ Néanmoins, comme le souligne RTE, « *ce type de scénario (...) n'est pas consensuel* ».

Si la sobriété est perçue plutôt positivement par 41% des Français sondés⁴⁸ et que 70% des Français estiment que l'idée de bien vivre ne s'oppose pas à celle de la sobriété, elle pourrait néanmoins être assimilée comme étant politiquement connotée dès lors que « *l'électorat écologiste et celui positionné à gauche de l'échiquier politique montrent la plus forte disposition au changement* ». ⁴⁹ Le risque serait alors de voir le potentiel de résilience économique et climatique de la sobriété être bridé sous couvert de considérations partisanses comme cela a pu être le cas en France pour les énergies renouvelables⁵⁰ ou sur la question du nucléaire⁵¹ voire conduire à ce que France Stratégie a pu qualifier « *d'arbitrages sous contrainte* » au « *coût politique et social plus important* ». ⁵² Dès lors, une mise au débat public de ces hypothèses apparaît primordiale afin d'évaluer le degré de réceptivité des Français au concept puis aux mesures qui en découlent. Par exemple sur le secteur des transports le rejet apparent d'une limitation de vitesse sur autoroute à 110km/h peut être nuancé à l'aune du fait que la Convention Citoyenne pour le Climat avait proposé cette mesure. Il en va de même pour le secteur agricole avec notamment la question relative à la consommation de viande.

45 L'AIE estime que l'ensemble de ces changements de comportements peut réduire l'activité liée à l'énergie d'environ 10 % à 15 % et représentent environ 8 % des baisses d'émissions d'ici 2050 par rapport à 2020.

46 négaWatt, Association. 2023. « La sobriété énergétique, pour une société plus juste et plus durable ». Consulté le 3 mai 2024. https://negawatt.org/IMG/pdf/sobriete-scenario-negawatt_brochure-12pages_web.pdf

47 RTE, 2023. Bilan Prévisionnel 2023-2035 : RTE éclaire les défis de la grande bascule vers une société décarbonée ». Consulté le 5 mai 2024. <http://www.rte-france.com/actualites/bilan-previsionnel-transformation-systeme-electrique-2023-2035>

48 Contre 15% négativement, 35% ni positive ni négative et 9% sans opinion.

49 ADEME, 2024. « SOBRIETE AU QUOTIDIEN : ENTRE ENVIE D'AGIR ET CONTRAINTES QUOTIDIENNES ». 1 mars 2024. <https://presse.ademe.fr/2024/03/sobriete-au-quotidien-entre-envie-dagir-et-contraintes-quotidiennes.html>

50 Carine Sebi, Valeria Fanghella, Joachim Schleich, 2024. « Opinion | Energie éolienne : pourquoi divise-t-elle autant ? ». Consulté le 5 mai 2024. <https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/opinion-energie-eolienne-pourquoi-divise-t-elle-autant-2076309>

51 Nguyen Phuc-Vinh, 2022. « L'avenir énergétique de la France: quelle politique pour le nouveau quinquennat », *Policy paper*, Paris: Institut Jacques Delors, 21 juillet. https://institutdelors.eu/wp-content/uploads/2022/07/PP280_Plan-quinquennal_Nguyen.pdf

52 Aude Pommeret, France Stratégie, 2023. « Les incidences économiques de l'action pour le climat - Sobriété ». Consulté le 5 mai 2024. https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2023-les_incidences_economiques_de_l'action_pour_le_climat-thematique-sobriete.pdf

Conformément à l'article [L.100-1 A du Code de l'énergie](#), l'adoption d'une loi de Programmation Energie Climat est nécessaire et attendue. Possiblement transpartisane, puisque contenue au sein du [programme du Nouveau Front Populaire](#), mais également dans le « [pacte législatif](#) » de la [Droite républicaine \(ex-LR\)](#), une telle loi est également demandée par un grand nombre d'acteurs du secteur, allant des [ONG](#) aux [lobbys](#). Définissant les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique de la France mais également de sobriété, une telle séquence sera l'occasion de tirer un bilan de l'expérience récente et de débattre du degré de sobriété pouvant être déployé en France et sous quelles conditions (temporalité, exemplarité, investissements...). Explicitement présente dans trois [déclarations politiques des groupes de l'Assemblée Nationale](#) (MoDem, Les Écologistes, Les socialistes), la mise en œuvre de politiques de sobriété n'a pourtant pas été évoquée au cours de la campagne des législatives. Elle souffre d'une absence de portage politique qui devra être résolue afin de créer un consensus transpartisan autour de cette dernière. Ainsi, sont nécessaires des indicateurs et autres **dispositifs de suivi mesurant l'efficacité des mesures de sobriété déjà mises en place et à venir**, à la fois pour s'assurer de la bonne allocation des moyens financiers mais également pour permettre de rendre visible le retour sur investissement dans le temps.

II • Sobriété énergétique : un discours mature à traduire dans les faits

Bien que le discours soit plus mature en France que dans le reste de l'Europe, la plupart des efforts demandés jusqu'à présent reposent principalement sur des change-

ments de comportements individuels (I) et non sur une transformation structurelle des modes de vie collectif (II).

I LE PLAN DE SOBRIÉTÉ : UNE DYNAMIQUE ENCLENCHÉE ...

La focalisation du plan sur la réduction de la demande énergétique en tant qu'objectif indépendant est en soi positive. Jusqu'à présent, le levier de la réduction structurelle de la demande (efficacité, sobriété) reste sous-utilisé par rapport aux mesures du côté de l'offre dans la lutte contre le changement climatique, ce qui rend l'introduction d'une stratégie nationale en faveur de la sobriété énergétique, particulièrement encourageante. La réduction de 12 % de la consommation combinée d'électricité et de gaz enregistrée en France entre octobre 2022 et octobre 2023⁵³, prenant en compte les effets météorologiques, atteste de l'impact positif du plan sur cet objectif⁵⁴, même s'il n'opère pas la distinction entre réduction et destruction de la demande notamment du côté du secteur industriel. En effet, fortement exposés car gros consommateurs d'énergie (métallurgie, papier/carton, chimie, fabrication de produits minéraux non métalliques), certaines entreprises ont dû réduire leur production et donc leur consommation en réponse à la flambée des prix.⁵⁵ Ce faisant, pour la période allant d'octobre à décembre 2023, le niveau de production de certaines branches intensives en énergie demeure, selon l'INSEE, inférieur à celle du deuxième trimestre 2021 (avant l'augmentation des prix de l'énergie) « *dans les secteurs de la pâte à papier, papier et carton (-19,7 %), sidérurgie (-18,9 %), fabrication de verre et articles en verre (-13,9 %) et de produits chimiques de base (-10,9 %)* ». ⁵⁶ Alors que S&P Global Commodity Insights estime « qu'approximativement 6 à 10% de la demande industrielle européenne en gaz est perdue à jamais du fait de

53 « Sobriété énergétique : cinq annonces pour aller plus loin ». *Info.gouv.fr*. 10 octobre 2023.

54 Ministère de la Transition, Écologique. 2023. « PLAN DE SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ». *Ecologie.gouv.fr*. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/22152_Plan-sobriete_DP-2023-if-2.pdf

55 « Quelle incidence de la hausse des prix de l'énergie sur l'industrie ? ». *Entreprises.gouv.fr*. 22 septembre 2023. <https://www.entreprises.gouv.fr/fr/etudes-et-statistiques/themes-de-la-dge/incidence-hausse-prix-energie-industrie>

56 Institut national de la statistique et des études économiques. 2024. « En décembre 2023, la production manufacturière augmente de 1,2 % ». *Insee.fr*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7761551#titre-bloc-8>

la destruction de la demande »⁵⁷, la politique de sobriété ne doit pas être assimilée à un tel phénomène. Pour ce faire, une plus grande granularité au travers d'indicateurs de suivi à même de mesurer et distinguer destruction de la demande, sobriété temporaire ou structurelle sont requis pour permettre de guider au mieux la prise de décision politique.

L'une des forces du plan réside dans son caractère inclusif, responsabilisant divers acteurs, notamment l'État, les établissements publics, l'industrie ou encore les entreprises. Plus spécifiquement, concernant l'État, le plan intègre une dimension symbolique bienvenue érigeant ce dernier en tant que modèle, et ce, dans une logique d'exemplarité. En mettant en avant des initiatives gouvernementales, telles que l'extinction de la pyramide du Louvre à 23h et l'atténuation des façades du Château de Versailles à partir de 22h, le plan cherche à inculquer et diffuser un sentiment de responsabilité collective et montrer aux citoyens que l'ensemble des parties prenantes étatiques participe aux efforts et a un rôle à jouer. Cependant, ces mesures, bien qu'importantes sur le plan symbolique, ne permettent pas une économie d'énergie substantielle et appellent à leur renforcement. Renforcement qui ne pourra s'accompagner d'exemptions à l'égard des plus riches aux comportements les plus émetteurs sous peine de grever l'acceptabilité des efforts par le reste de la population. Cela devra également aller de pair avec une exemplarité de la part de la puissance publique. Un tel positionnement est d'autant plus important qu'avec « 2,5 millions d'agents, 190 000 bâtiments publics et 400 millions de repas »⁵⁸, les gisements de

sobriété sont nombreux et significatifs dans le secteur public.

En ce sens, le **plan de transformation écologique de l'État**, présenté fin mars 2024 par le Premier Ministre Gabriel Attal est une initiative intéressante et bienvenue dès lors qu'elle touche à des secteurs jusqu'alors peu sollicités comme l'agriculture ou les transports. **En engageant l'action de ces agents, l'État va plus loin que ce qu'il a jusqu'à présent envisagé pour le reste de la population.** À titre d'exemples, est ainsi encouragé le report de l'avion vers le train pour les trajets pouvant être réalisés en train en moins de 4 heures (il existe une interdiction pour les vols de moins de 2h30), l'utilisation des véhicules plus légers (1,4 tonnes) en sortant les gros SUV de son parc automobile ou encore l'évolution des repas vers une « alimentation plus saine et plus respectueuse de l'environnement ». Basculer vers un régime végétarien peut diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées à l'alimentation de 45-55 %⁵⁹ réduire l'utilisation des terres et du prélèvement d'eau douce⁶⁰ et est associé à un risque plus faible de mortalité toutes causes confondues, y compris diverses formes de cancer, de maladies cardiovasculaires et d'obésité.⁶¹ En ce sens, un récent rapport de la Banque mondiale recommande aux pays à revenu élevé de réduire la consommation de produits d'origine animale en réorientant les subventions de la viande rouge et des produits laitiers vers des alternatives à plus faibles émissions, telles que la volaille, les fruits et les légumes, pour mieux prendre en compte les coûts environnementaux et sanitaires pour la société.⁶²

57 "What to make of falling gas prices". *Financial Times*. 29 février 2024.

<https://www.ft.com/content/d040fa26-8b68-429d-baf1-20f922b24edf>

58 « Info Contexte - Le gouvernement lancera en grande pompe le 28 mars son « plan de transformation écologique » de l'État | Contexte ». 28 mars 2024.

https://www.contexte.com/actualite/energie/info-contexte-le-gouvernement-lancera-en-grande-pompe-le-28-mars-son-plan-de-transformation-ecologique-de-l-État-2_186918.html

59 Springmann, Marco, H. Charles J. Godfray, Mike Rayner, et Peter Scarborough. 2016. "Analysis and valuation of the health and climate change cobenefits of dietary change" 113 (15) : 4146-51.

<https://doi.org/10.1073/pnas.1523119113>

60 Poore, J, et T Nemecek. 2019. "Reducing food's environmental impacts through producers and consumers" 360 (6392) : 987-92. <https://doi.org/10.1126/science.aag0216>

61 Gibbs, Joshua, et Francesco P. Cappucco. 2022. "Plant-Based Dietary Patterns for Human and Planetary Health" 14 (8) : 1614. <https://doi.org/10.3390/nu14081614>

62 Sutton, William R., Alexander Lotsch, et Ashesh Prasann. 2024. "Recipe for a Livable Planet: Achieving Net Zero Emissions in the Agrifood System". *World Bank*. Consulté le 7 mai 2024.

<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/41468>

Si ces engagements restent pour le moment pour la plupart déclaratifs, ils peuvent permettre de susciter une plus forte adhésion de la part des citoyens, à condition qu'ils soient respectés. Pour ce faire, un suivi et une communication récurrente à destination du grand public des résultats de l'expérience sera indispensable afin de convaincre du bien fondé de l'exemplarité de l'État.⁶³ Sur ce point, le rôle de l'État est primordial afin de générer un élan qui pourrait ensuite gagner la société, à l'instar de la promotion du recours au télétravail (30% d'économie d'énergie par télétravailleur par jour), mesure qui fut ensuite reprise par une partie des entreprises du CAC 40.⁶⁴

À la différence des autres États membres de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE)⁶⁵, la France a consacré le terme de sobriété dans sa législation nationale dès 2015 au sein de sa loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.⁶⁶ Si la sobriété y demeure appréhendée uniquement dans sa dimension énergétique, son existence légale et historique a pu contribuer à faciliter l'adoption du plan de sobriété afin d'assurer le passage de l'hiver. La France, en disposant d'un terreau intellectuel et légal fertile, a ainsi su poser des fondations solides pour permettre l'essor de la sobriété. Essor qui demeure néanmoins inachevé, en atteste, la présentation du plan de transformation qui illustre la difficulté de

l'État à adopter des mesures obligatoires (cf infra). En prônant une écologie de « l'incitation » plutôt que de la « contrainte », le gouvernement se refuse encore à se donner les moyens de ses ambitions climatiques.

I ... QUI RESTE À PARFAIRE

Un appel à des mesures d'économie d'énergie va à contresens du modèle organisationnel de notre société. Les pratiques quotidiennes des individus sont façonnées par des structures matérielles et sociales⁶⁷, les politiques et les infrastructures peuvent donc soit favoriser, soit entraver la sobriété⁶⁸. Actuellement, le gaspillage d'énergie est structurellement promu dans divers domaines⁶⁹, tels que les infrastructures urbaines favorisant l'utilisation de la voiture individuelle ou des billets de train plus chers que des billets d'avion. Pour encourager les individus à abandonner leur utilisation excessive de la voiture au profit de modes de déplacement plus respectueux de l'environnement, des infrastructures adaptées visant à faciliter l'utilisation des vélos, des transports en commun et des trains abordables sont indispensables. En France, les aménagements cyclables représentent le domaine nécessitant le plus grand investissement au niveau local pour le climat.⁷⁰ Désireux de réaliser des économies de l'ordre de 10 milliards d'euros en 2024, le gouvernement a fait le choix de réduire de

63 « Sobriété énergétique : en plein Conseil des ministres, les voitures restent moteurs allumés dans la cour de l'Élysée ». *Franceinfo*. 29 juillet 2022. https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/crise-climatique/sobriete-energetique-quand-les-voitures-des-ministres-restent-moteurs-allumes-dans-la-cour-de-l-elysee_5283592.html

64 L'ensemble des 40 entreprises du CAC 40 s'engagent à adopter des objectifs chiffrés de baisse de consommation d'énergie et à les rendre publics. Trente-sept d'entre elles se sont aussi engagées à réfléchir à baisser leur consommation énergétique via une rationalisation du télétravail.

65 « Réduire la sobriété énergétique aux changements de comportement des individus serait une erreur fatale ». *Le Monde.fr*. 28 juillet 2022. https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/07/28/reduire-la-sobriete-energetique-aux-changements-de-comportement-des-individus-serait-une-erreur-fatale_6136415_3232.html

66 « LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (1) ». *Legifrance.gouv.fr*. 18 août 2015. https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000031044393

67 Evans, David, et Wokje Abrahamse. 2009. "Beyond rhetoric: the possibilities of and for 'sustainable lifestyles'" 18 (4) : 486-502. <https://doi.org/10.1080/09644010903007369>

68 Lage, Jonas. 2022. "Sufficiency and transformation—A semi-systematic literature review of notions of social change in different concepts of sufficiency" 3. <https://doi.org/https://doi.org/10.3389/frasus.2022.954660>

69 Kuss, Paula, et Kimberly A. Nicholas. 2022. "A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management" 10 (3) : 1494-1513. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001>

70 Colin, Aurore, Axel Erba, Morgane Nicol, et Claire Abbamonte. 2023. « Collectivités : les besoins d'investissements et d'ingénierie pour la neutralité carbone ». L'Institut de l'économie pour le climat (I4CE - Institute for climate economics). Consulté le 2 mai 2024. <https://www.i4ce.org/publication/collectivites-investissements-ingenierie-neutralite-carbone-climat/>

400 millions d'euros l'enveloppe du Fonds Vert, pourtant destiné à financer la transition écologique des territoires.⁷¹ De manière plus générale, cela interroge quant à la capacité de financer des mesures de sobriété en période d'austérité budgétaire (entre 12 et 20 milliards d'euros d'économies pour 2025) contraignant l'investissement, étant entendu que toute économie budgétaire supplémentaire sur la transition entrainera un renchérissement des émissions de gaz à effet de serre. Un inconvénient du plan de sobriété réside donc dans l'absence d'investissements dédiés aux infrastructures susceptibles d'offrir des alternatives à des comportements fortement émetteurs. L'absence des mesures contraignantes dans le plan de sobriété actuelle, combinées avec les prix élevés de l'énergie, comportent le risque que les acteurs énergivores soient contraints à des économies d'énergie, tandis que les acteurs plus aisés puissent eux choisir de maintenir leur surconsommation. Concernant les ménages, 59 % des consommateurs déclarent restreindre leur consommation d'énergie, motivés principalement par la réduction de leurs factures.⁷² Un constat confirmé par l'enquête de grande ampleur menée par IPSOS pour RTE faisant état du fait que 79 % des sondés en viennent à citer des arguments financiers comme raison d'être des efforts réalisés en matière de consommation d'énergie.⁷³ En Europe, l'empreinte carbone des 10 % les plus riches est six fois plus élevée que celle des 50 % les plus pauvres.⁷⁴ En limitant la surconsommation et soutenant les ménages

vulnérables et petites entreprises, la sobriété apparaît comme étant un vecteur potentiel de réduction des inégalités sociales. Alors qu'une majorité des Français interrogés (57 %) perçoivent le fait « d'adopter collectivement des modes de vies plus sobres permettrait de réduire les inégalités », le fait qu'il existe une corrélation entre la connotation du terme de sobriété et l'intensité de la contrainte budgétaire ressentie par les individus⁷⁵ illustre le rôle que peut être amené à jouer la sobriété dans une logique de justice sociale. Par exemple, les voyages aériens dans l'UE sont principalement réalisés par les 10 % de ménages les plus riches. Le reste de la population (90 % restant) émet seulement 0,1 tCO₂eq/cap⁷⁶ alors que les voyages aériens des 1% les plus riches émettent 22,6 tCO₂eq/cap. Pour mettre à contribution les utilisateurs de l'avion, l'introduction d'une taxation du kérosène au niveau européen au travers de la révision de la directive taxation de l'énergie⁷⁷ ou, à défaut d'une taxe sur les voyageurs fréquents devraient être envisagées.

La norme peut également jouer un rôle prépondérant afin d'orienter les comportements en agissant directement sur la composition de l'offre. A titre d'exemple, une des mesures proposées par les membres de la Convention Citoyenne pour le Climat préconisait l'instauration d'un plafond sur le poids des voitures⁷⁸, ciblant la consommation de luxe et plaçant la responsabilité sur les producteurs plutôt que sur les consommateurs. Un tel constat est corroboré par les

71 « La planification écologique percutée par les crises ». *Le Monde.fr*. 23 mars 2024.

https://www.lemonde.fr/planete/article/2024/03/23/la-planification-ecologique-percutee-par-les-crisis_6223713_3244.html

72 « Baromètre énergie-info 2022 du médiateur national de l'énergie ». *Médiateur national de l'énergie*. 2022.

<https://www.energie-mediateur.fr/wp-content/uploads/2022/10/synthese-barometre-energie-info-2022-mediateur-national-de-lenergie-1.pdf>

73 Ipsos, et RTE. 2023. « Etude sur les mécanismes de décision des Français en matière de consommation énergétique ». *Ipsos France*. <https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2023-06/Ipsos%20RTE%20-%20Enque%CC%82te%20Consommation%20%26%20Production%20e%CC%81nerge%CC%81tique%20-%202023.pdf>

74 Chancel, Lucas, Thomas Piketty, Emmanuel Saez, et Gabriel Zucman. 2023. "World Inequality Report 2022". *World Inequality Lab*. Consulté le 2 mai 2024.

https://wir2022.wid.world/www-site/uploads/2023/03/D_FINAL_WIL_RIM_RAPPORT_2303.pdf

75 « Climat : les Français attendent une plus grande implication de l'État ». 2 mai 2024.

<https://infos.ademe.fr/lettre-strategie/climat-les-francais-attendent-une-plus-grande-implication-de-lEtat/>

76 Ivanova, Diana, et Richard Wood. 2020. "The unequal distribution of household carbon footprints in Europe and its link to sustainability" 3 (mai) : e18. <https://doi.org/10.1017/sus.2020.12>

77 Letta, Enrico. 2024. "Much more than a market".

<https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>

78 « Les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat ». *Convention Citoyenne pour le Climat*.

<https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Convention/ccr-rapport-final.pdf>

résultats issus de l'édition 2023 de l'enquête « fractures françaises » qui voit les Français considérer que la limitation du changement climatique doit principalement s'appuyer « sur la modification des modes de production des entreprises » (36%) puis « sur la modification importante de nos modes de vie » (29 %) et ce, devant « le progrès technique et les innovations scientifiques » (15 %).⁷⁹ En effet, les constructeurs automobiles ont adopté un modèle économique basé sur des véhicules de plus en plus grands, vendus à prix élevé, afin de leur assurer de plus grandes marges bénéficiaires.⁸⁰ Pourtant, réduire le poids des véhicules, notamment des *Sport Utility Vehicles* (SUV) présente de nombreux bénéfices comme l'optimisation de la consommation (efficacité énergétique)⁸¹, sur l'accidentologie⁸², sur la pollution⁸³, la consommation de matériaux critiques⁸⁴ ou encore la diminution de l'espace routier.⁸⁵

Les entreprises sont les principales acheteuses sur le marché des voitures neuves. Elles influencent donc fortement l'offre sur le marché des voitures d'occasion dès lors que 78 % des citoyens français y achètent leurs véhicules.⁸⁶ **Ainsi, les politiques visent**

à réguler la taille des voitures devraient principalement cibler les entreprises⁸⁷. Cibler en premier lieu l'électrification du parc automobile d'entreprise (à l'instar des sociétés de leasing) s'inscrit également dans une logique de justice sociale puisque cela permettra, à terme, de faciliter l'accès à ce type de mobilité au travers du marché secondaire des ménages les moins aisés.⁸⁸ Enfin, la sobriété apportera également un gain économique. A titre illustratif, le Trésor français a ainsi pu estimer qu'une « *moindre sobriété dans la demande de véhicules particuliers augmenterait les besoins d'investissements jusqu'à +19 Md€/an toutes motorisations confondues* ». ⁸⁹

Diverses études⁹⁰ couplées aux expériences d'assemblées citoyennes ont montré que des mesures de sobriété socialement justes bénéficieraient probablement du soutien du public. Le gouvernement ne devrait donc pas craindre d'introduire des mesures plus contraignantes. Une récente étude de l'OCDE montre que l'approbation publique des politiques climatiques dépend de la perception de l'impact de la politique sur la réduction inégalités, de son efficacité perçue

- ⁷⁹ Teinturier, Brice, Mathieu Gallard, et Pierre Latrille. 2023. « Fractures françaises 2023 - 11^e édition ». Ipsos/ Sopra Steria pour Le Monde, la Fondation Jean Jaurès, le Cevipof et l'Institut Montaigne. https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2023-10/Ipsos-Sopra_Steria-Fractures_francaises_2023-Rapport_complet.pdf
- ⁸⁰ Meilhan, Nicolas. 2019. « Comment faire enfin baisser les émissions de CO₂ des voitures ». *La note d'analyse N.78*. France Stratégie. <https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-na78-2019-emissions-voitures-meilhan-20juin-bat.pdf>
- ⁸¹ *Ibid.*
- ⁸² Fehr, M. 2020. « SUV – grosses cylindrées, grands dangers ? ». Consulté le 20 mai 2024. <https://www.axa.ch/fr/ueber-axa/blog/mobilite/axa-crash-tests-recherche-accidentologique-suv-trottinette-electrique.html>
- ⁸³ « Particules de l'air ambiant extérieur ». 2019. « Particules de l'air ambiant extérieur ». ANSES. <https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2014SA0156Ra.pdf>
- ⁸⁴ négaWatt, Association. 2023. "Lithium: towards a necessary sufficiency". https://negawatt.org/IMG/pdf/221104_note_lithium_final_en.pdf
- ⁸⁵ T&E. 2024. "Cars are getting 1 cm wider every two years – research". <https://www.transportenvironment.org/discover/cars-are-getting-1-cm-wider-every-two-years-research/>
- ⁸⁶ T&E. 2023. "How leasing companies can become a key driver of affordable electric cars in the EU". <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/11/How-leasing-companies-can-become-a-key-driver-of-affordable-electric-cars-in-the-EU.pdf>
- ⁸⁷ Breucker, Fiona, et Charline Dufournet. 2024. "Working Paper with recommendations". *FULFILL*. https://fulfill-sufficiency.eu/wp-content/uploads/2024/05/D7.2_Working-paper-with-recommendations_Final-Version-1.pdf
- ⁸⁸ T&E. 2023. "How leasing companies can become a key driver of affordable electric cars in the EU". <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/11/How-leasing-companies-can-become-a-key-driver-of-affordable-electric-cars-in-the-EU.pdf>
- ⁸⁹ GOURMAND, Logan. 2024. « Quels besoins d'investissements pour les objectifs français de décarbonation en 2030 ? ». *Trésor-Éco N° 342*. Direction générale du Trésor. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/309d3166-4dff-46b0-8322-8773134c5937/files/3403c1d0-20f8-4569-b567-24180544cf11>
- ⁹⁰ Carattini, Stefano, Maria Carvalho, et Sam Fankhauser. 2017. "How to make carbon taxes more acceptable". Grantham Research Institute on Climate Change and the Environment and Centre for Climate Change Economics and Policy, London School of Economics and Political Science. <https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/publication/make-carbon-taxes-acceptable/>

dans la réduction des émissions mais également de la manière dont elle va affecter (gains / pertes) les ménages⁹¹. La sobriété énergétique fut le fer de lance des propositions issues de la consultation citoyenne sur l'avenir de l'Europe. En octobre 2021, cent citoyens sélectionnés au hasard parmi les participants aux dix-huit conférences régionales sur l'avenir de l'Europe ont produit une synthèse nationale de leurs propositions. « *Développer la sobriété énergétique pour consommer moins en éliminant le superflu* » fut la mesure la plus votée.⁹² Enfin, une comparaison entre les assemblées citoyennes et les Plans nationaux énergie-climat montre que les citoyens sont plus enclins à soutenir les politiques de sobriété que de nombreux gouvernements n'osent inclure dans leurs plans. Les recommandations des assemblées citoyennes mettent en avant une proportion significativement plus élevée de politiques axées sur la sobriété (trois à six fois plus) avec un accent plus marqué sur les mesures réglementaires par rapport aux plans nationaux. Ainsi, 39 % des politiques d'atténuation proposées par les citoyens sont des mesures de sobriété. **Cela suggère que la sous-utilisation actuelle de la sobriété comme outil de décarbonation ne résulte pas d'un manque de légitimité publique.** Au contraire, ces constats indiquent qu'il existe une demande citoyenne en faveur d'une intensification des politiques de sobriété et d'un changement réglementaire dans les stratégies d'atténuation du changement climatique.⁹³

III • De la gestion de crise à une stratégie de long terme: exploiter le plein potentiel de la sobriété

Comme démontré précédemment, le plan de sobriété lancé en juin 2022 intègre des stratégies précieuses de gestion de crise à court terme, mais manque l'occasion d'introduire des changements durables à long

terme dans notre façon de consommer de l'énergie. Le plan repose largement sur des mesures volontaires, souffre de l'absence de réglementation contraignante et d'investissements dans des infrastructures permettant des changements durables de comportement vers des pratiques moins émettrices. Tirant les leçons des expériences passées, une nouvelle mouture du plan de sobriété devrait répondre à un certain nombre de critères que nous identifions ci-dessous si elle entend contribuer à construire, promouvoir et pérenniser une conception partagée⁹⁴ en France et en Europe. **L'objectif ici est de contribuer à ce que la sobriété trouve sa place aux côtés d'une logique de substitution des énergies fossiles et d'efficacité énergétique pour permettre à la France de tenir ses engagements climatiques.**

Méthodologie à suivre et recommandations pour le prochain plan de sobriété :

1. **Mettre l'accent sur les bénéfices multiples** (qu'ils soient sociaux, économiques, sanitaires, en lien avec la compétitivité ou encore la sécurité) générés par les politiques de sobriété, en **intégrant des évaluations systématiques chiffrant ces bénéfices ainsi que les coûts évités.** Ces nouvelles politiques de sobriété devront également être prises en compte de manière systémique en les intégrant dans le cadre des discussions sur la futur stratégie énergétique française (loi de Programmation Énergie Climat).
2. **Recourir à la norme plutôt qu'à l'incitation en soutien des politiques d'efficacité énergétique et de substitution aux fossiles.** En effet, à l'heure actuelle, la sobriété n'est pas appréhendée au travers des normes mais seulement d'instruments incitatifs (communication, plan), ce qui est insuffisant voire inopérant pour déployer une sobriété structurelle. Afin d'être

91 Dechezleprêtre, A., et al. (2022), "Fighting climate change: International attitudes toward climate policies", *Documents de travail du Département des Affaires économiques de l'OCDE*, n° 1714, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/3406f29a-en>

92 Conférence sur l'avenir de l'Europe. 2021. « L'avenir est entre vos mains – Contribution citoyenne à la Conférence sur l'avenir de l'Europe ». <https://www.vie-publique.fr/rapport/282723-contribution-citoyenne-la-conference-sur-l-avenir-de-l-europe>

93 Lage, Jonas, Johannes Thema, Carina Zell-Ziegler, Benjamin Best, Luisa Cordroch, et Frauke Wiese. 2023. "Citizens call for sufficiency and regulation – A comparison of European citizen assemblies and National Energy and Climate Plans" 104: 103254. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2023.103254>

94 Charbo

efficaces et susciter une dynamique vertueuse au sein de la société, ces normes devront :

- **Privilégier le caractère contraignant plutôt que volontaire** afin que chacun contribue de manière équitable. L'absence des mesures contraignantes combinées avec les prix élevés de l'énergie, comportent le risque que les acteurs énergivores soient contraints à des économies d'énergie, tandis que les acteurs plus aisés puissent eux choisir de maintenir leur surconsommation,
- **Cibler en premier lieu les plus gros émetteurs** dans une logique de justice sociale (État, grandes entreprises, ménages aisés),
- **Cibler le volet de l'offre** préalablement aux ménages individuels **afin de favoriser le développement d'alternatives sobres**, car leurs choix sont influencés voire dictés par la nature de l'offre là où les grandes entreprises disposent de plus de marge de manoeuvre notamment en termes d'arbitrage économique,
- **S'appliquer de manière progressive** dès lors qu'elles touchent directement les ménages les plus vulnérables, en accompagnant ces derniers jusqu'à la mise en place d'alternatives viables,
- **S'accompagner d'un contrôle effectif** donnant lieu à sanction en cas de non-respect des règles.

3. **Investir dans des infrastructures** afin d'offrir des alternatives favorisant l'adoption de comportements à faible émission de carbone.

En termes de politiques publiques concrètes, la série de recommandations émise pourrait se traduire de la façon suivante :

1. La première des recommandations consiste à **opérer une mise en avant systématique des co-bénéfices issus de l'adoption des mesures de sobriété énergétique**. Cela requiert l'adoption d'indicateurs de suivi ainsi que la mise en place d'un système d'évaluation régulier.

Cela concerne les étapes de présentation (communication), de la mise en œuvre opérationnelle mais, surtout, **l'étape de l'évaluation des politiques publiques, ce qui requerra l'adoption d'indicateurs permettant d'assurer un suivi dans le temps, une évaluation et un chiffrage des multiples gains engendrés par le déploiement d'une politique de sobriété, qu'ils soient économiques, sociaux voire en lien avec des considérations sanitaires ou sécuritaires**. Etre en mesure d'apprécier ces co-bénéfices permettra d'éviter d'avoir des arbitrages de type économiques court termistes qui ne parviennent pas à prendre en compte le fait que les retours sur investissement des politiques de sobriété sont plus diffus.

Ainsi, le gouvernement a chiffré à 150 millions d'euros d'économie réalisées entre 2022 et 2023 grâce au plan de sobriété⁹⁵ concernant les bâtiments de l'État. Il conviendrait de **généraliser ce type d'estimations à l'ensemble des secteurs, afin de pouvoir objectiver les gains apportés par la sobriété et identifier les pistes d'améliorations**. Par exemple, il est essentiel d'évaluer les avantages des mesures de sobriété en tenant compte de leur capacité à éviter les coûts sanitaires ou sociaux futurs. En 2018, les coûts économiques engendrés par la pollution en France étaient estimés à environ 2 % du PIB annuel⁹⁶. La pollution entraîne une augmentation des coûts de santé et de la productivité économique en raison des absences au travail induites et du risque accru de maladies telles que les affections respiratoires ou cancers du poumon aussi que des décès prématurés connexes⁹⁷ estimés à plus

⁹⁵ « Présentation du plan de transformation écologique de l'État ». *Info.gouv.fr*. 28 mars 2024.

<https://www.info.gouv.fr/dossier-de-presse/presentation-du-plan-de-transformation-ecologique-de-lEtat>

⁹⁶ "Infographic: The Economic Burden Of Air Pollution". *Statista*. 13 février 2020.

<https://www.statista.com/chart/20804/costs-of-air-pollution-from-fossil-fuels>

⁹⁷ Myllyvirta, Lauri. 2020. "Quantifying the Economic Costs of Air Pollution from Fossil Fuels". Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA).

<https://energyandcleanair.org/wp/wp-content/uploads/2020/02/Cost-of-fossil-fuels-briefing.pdf>

de 230 000⁹⁸ par an. Ainsi, les mesures de sobriété qui permettent de réduire la pollution, telles que les pistes cyclables ou les incitations à utiliser des véhicules plus petits, apparaissent comme des choix économiquement judicieux. Cela devrait également contribuer à rouvrir le débat concernant l'application du principe de pollueur-payeur en France, notamment au travers de la taxe carbone, à condition d'opérer une redistribution complète des revenus de cette dernière à destination de la transition énergétique et notamment des ménages les plus vulnérables. Concrètement, les propositions à venir détaillent une série de mesures efficaces qui pourraient être rapidement adoptées dans le domaine des transports eu égard le contexte politique français.

2. Adopter des normes contraignantes ciblées afin d'inciter à l'achat de véhicules électriques (logique de substitution) et de plus petites tailles (logique de sobriété) tout en aménageant le développement d'alternatives au moyen d'investissements dans les infrastructures dédiées.

Représentant actuellement près d'un tiers (32 %)⁹⁹ des émissions nationales de gaz à effet de serre, le secteur des transports est susceptible d'être le catalyseur de nombreuses politiques de sobriété, notamment

en ce qui concerne l'utilisation des véhicules particuliers et la promotion d'alternatives à l'utilisation de ces derniers qui restent responsables de plus de la moitié (52,3 %) des émissions du secteur.

Comme souligné par l'Agence Internationale de l'Énergie, les *Sport Utility Vehicles (SUV)* en circulation dans le monde génèrent près d'un milliards de tonnes de CO₂.¹⁰⁰ Dit autrement, si lesdits SUV formaient un pays, celui-ci serait le sixième émetteur mondial.¹⁰¹ En Europe, leur vente continue pourtant de croître¹⁰², bien qu'ils émettent en moyenne entre 10 %¹⁰³ et 20 %¹⁰⁴ d'émissions de CO₂ supplémentaires par rapport aux autres types de véhicules au point qu'en France, près d'un véhicule immatriculé sur deux est un SUV (47 %).¹⁰⁵ Au-delà d'un profil majoritairement urbain (80%), les acquéreurs de SUV se répartissent quasi équitablement entre entreprises (52 %) et particuliers (48 %) qui appartiennent alors quasi exclusivement à des catégories dites aisées (88 %).¹⁰⁶ Plus émetteurs et réservés à ceux qui ont le plus de moyens, les SUV sont donc un cas d'étude concret afin d'éprouver la méthodologie que nous proposons.

Des réglementations contraignantes à l'instar du système de bonus-malus écologique vont dans une nécessaire logique de sobriété visant à limiter le poids des véhi-

⁹⁸ « Le nombre de décès prématurés dus à la pollution atmosphérique continue de diminuer dans l'UE, mais des efforts supplémentaires sont nécessaires pour parvenir à un environnement exempt de substances toxiques ». European Environment Agency. 3 août 2023.

<https://www.eea.europa.eu/fr/highlights/le-nombre-de-deces-prematures#:~:text=Selon%20les%20derni%C3%A8res%20estimations%20de,de%205%20%C2%B5g%2Fm3>

⁹⁹ CITEPA, 2024. « La France réduit encore ses émissions de CO₂ en 2023 ». 1 janvier 2023.

<https://www.ecologie.gouv.fr/france-reduit-encore-emissions-co2-en-2023>.

¹⁰⁰ "Cars and Vans - Energy System". 2023. "Cars and Vans - Energy System". International Energy Agency (IEA). 11 juillet 2023. <https://www.iea.org/energy-system/transport/cars-and-vans>

¹⁰¹ "Global SUV sales set another record in 2021, setting back efforts to reduce emissions – Analysis". International Energy Agency (IEA). 5 mai 2021. <https://www.iea.org/commentaries/global-suv-sales-set-another-record-in-2021-setting-back-efforts-to-reduce-emissions>

¹⁰² "Cars and Vans - Energy System". 2023. « Cars and Vans - Energy System ». International Energy Agency (IEA). 11 juillet 2023. <https://www.iea.org/energy-system/transport/cars-and-vans>

¹⁰³ "Worrying trend towards heavily polluting SUVs undermines carmakers' sustainability claims". Transport & Environment. 6 septembre 2021. <https://www.transportenvironment.org/discover/worrying-trend-towards-heavily-polluting-suvs-undermines-carmakers-sustainability-claims/>

¹⁰⁴ "Global SUV sales set another record in 2021, setting back efforts to reduce emissions – Analysis". International Energy Agency (IEA). 5 mai 2021.

¹⁰⁵ « Le SUV, nouvel empereur décrié du marché automobile français ». Consulté le 3 mai 2024.

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/le-suv-nouvel-empereur-decrie-du-marche-automobile-francais-2044423>

¹⁰⁶ « Communiqué de presse 1er juillet 2023 :Marché automobile français : un premier semestre placé sous le signe du redressement ». AAA DATA. 1 juillet 2023.

<https://www.aaa-data.fr/actualites/communiquede-presse-1er-juillet/>

cules en renchérissant leur coût d'achat et de circulation, à condition de faire preuve de progressivité, de ne plus permettre d'exemptions et de hiérarchiser les objectifs (électrification, poids véhicule, valeur véhicule). **Afin de changer le rapport à l'offre**, il conviendrait également **d'adopter une loi actant l'interdiction de la publicité pour les SUV**, comme avait pu le recommander la Convention Citoyenne pour le Climat.¹⁰⁷ Prenant en compte le fait que les constructeurs automobiles opèrent plus de marge sur ce type de véhicule, cette interdiction pourrait être **progressive d'ici à 2030** et pourrait voir les la filière être contrainte à réduire progressivement le pourcentage des dépenses de publicité allouées pour ce type de véhicule sous peine de sanction. En 2019, plus de 40% du budget publicité de la filière automobile avait été consacré à la promotion des SUV.¹⁰⁸ Ici, l'objectif doit être de favoriser l'essor de véhicules plus légers qui permettraient, à terme, de réduire les besoins d'investissements, comme a pu le rappeler le Trésor français, en établissant qu'une « *moindre sobriété dans la demande de véhicules particuliers augmenterait les besoins d'investissements jusqu'à +19 Md€/an toutes motorisations confondues* ». ¹⁰⁹

Au-delà des gains environnementaux et économiques évoqués, une politique de sobriété pour les véhicules thermiques favorisant des voitures plus petites et plus légères (même s'il serait préférable que les constructeurs basculent dès à présent dans la production de véhicules électriques) permettrait de réduire la dépendance géopolitique française au pétrole importé qui représente plus de 40% de notre consommation journalière d'énergie.¹¹⁰ En cas de flambée des prix du pétrole (cf. conflit au Moyen-Orient), cela permettrait de diminuer le coût pour le budget de l'État lié à l'éventuelle mise

en place d'un mécanisme de subventionnement à la consommation d'énergies fossiles comme ce fut le cas avec **l'indemnité carburant**. Une politique de sobriété pour les véhicules électriques (souhaitable, dans une logique de substitution du pétrole par l'électricité) consisterait à réduire le poids de la batterie, permettant d'améliorer la sécurité énergétique puisque la disponibilité des métaux à court-terme est limitée.

Afin d'être pleinement efficace, cette politique de sobriété doit se coupler avec des incitations au covoiturage, au développement des modes de transport alternatifs (transports en commun, vélo, villes des courtes distances, etc.), pour réduire les besoins reposant sur la seule voiture individuelle. En parallèle, des mesures favorisant l'électrification du parc automobile doivent aussi être menées. En ce sens, la **proposition de loi** dite Adam ambitionnait **d'imposer des seuils progressifs d'électrification pour les flottes des sociétés de plus de 100 véhicules. Cela présentait le double avantage de faire contribuer les gros émetteurs (entreprises) tout en introduisant une logique de justice sociale permettant, à terme, de faciliter l'accès à ce type de mobilité au travers du marché secondaire des ménages à faibles et moyens revenus**¹¹¹. La proposition s'accompagnait également de contrôles approfondis et de sanctions. Répondant à la grille de lecture que nous proposons, il nous apparaît opportun de reprendre intégralement les discussions là où elles en étaient avant dissolution de l'Assemblée, dans une optique de gain de temps et de création d'un consensus politique.

¹⁰⁷ « Les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat ». Convention Citoyenne pour le Climat. <https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Convention/ccr-rapport-final.pdf>

¹⁰⁸ « Le SUV, un fléau pour le climat et le porte-monnaie ». WWF. 5 mai 2024. <https://www.wwf.fr/sengager-ensemble/relayer-campagnes/stop-suv>

¹⁰⁹ GOURMAND, Logan. 2024. « Quels besoins d'investissements pour les objectifs français de décarbonation en 2030 ? ». *Trésor-Éco* N° 342. Direction générale du Trésor. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/309d3166-4dff-46b0-8322-8773134c5937/files/3403c1d0-20f8-4569-b567-24180544cf11>

¹¹⁰ Nguyen P.-V. 2022. « L'avenir énergétique de la France: quelle politique pour le nouveau quinquennat », *Policy paper*, Paris: Institut Jacques Delors, 21 juillet.

¹¹¹ T&E. 2023. "How leasing companies can become a key driver of affordable electric cars in the EU". <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/11/How-leasing-companies-can-become-a-key-driver-of-affordable-electric-cars-in-the-EU.pdf>

3. Investir pour permettre l'émergence d'alternatives moins carbonées

Répondre à la question de la **réduction de l'usage des modes de transports polluants** (voiture, avion) nécessite de mobiliser des **investissements dans des infrastructures permettant, à terme, des changements de comportements vers des pratiques plus sobres** (pistes cyclables sécurisées, parking à vélos...). Compte tenu du montant des dépenses à déployer¹¹², elles devront être optimisées en intégrant notamment une logique de meilleure planification urbaine (parking à l'entrée des grandes agglomérations et à côté des arrêts de transport en commun...) moins centrée autour de la voiture individuelle à l'instar de ce qu'avait pu commencer à faire Copenhague avec les pistes cyclables suite au premier choc pétrolier. Elles devront également être engagées le plus rapidement possible pour aller de pair avec la logique de progressivité des mesures contraignantes tel que nous le recommandons. Parmi les pistes de financement, **l'introduction d'une taxation du kérosène, au niveau européen au travers de la révision de la directive taxation de l'énergie**¹¹³ permettrait de mobiliser une partie des besoins d'investissement (34,2 milliards de recettes potentielles en 2022 d'après T&E¹¹⁴). Les recettes pourraient, à titre d'exemple, être directement allouées au financement des trains de nuit puisqu'il a été démontré qu'ils favorisent le passage d'un plus grand nombre de voyageurs de l'avion vers le train.¹¹⁵

Pour favoriser l'essor du train Emmanuel Macron avait annoncé en septembre 2023¹¹⁶ la mise en place un « pass rail » permettant à tout voyageur, moyennant un forfait d'une cinquantaine d'euros par mois, d'utiliser de manière illimitée l'ensemble du réseau de train régionaux en France (Transport Express Régional et Intercités). Programmé pour l'été 2024¹¹⁷, ce dispositif répliquait l'initiative allemande lancée en mai 2023 qui, en période de hausse de prix de l'énergie, souhaitait réduire la pression exercée sur les citoyens et favoriser le recours aux transports en commun (le « ticket-allemand » donnant également accès aux bus et métros). Cependant, l'ambition initiale fut largement revue à la baisse compte tenu de considérations liées au financement de la mesure et de l'état du système ferroviaire français. Ce faisant, l'initiative sera uniquement valable entre juin et septembre et ne concernera que les jeunes de moins de 27 ans (environ 700.000 selon les estimations de la SNCF). Une nouvelle fois, cela illustre la **tension persistante entre volonté d'équilibre des comptes publics et investissement en faveur de la transition énergétique**. Pourtant, sur base du retour d'expérience allemand, il est possible de souligner l'efficacité d'un tel dispositif : **un report modal des voitures vers les transports en commun a été observé sans induire une augmentation de mobilité de manière générale suite à l'introduction du ticket-allemand** ». ¹¹⁸ Dès lors, à l'issue de l'expérimentation française, un **bilan devra être rapidement réalisé par le gouvernement et les régions afin de quan-**

¹¹² Pour les collectivités territoriales : 3,3 milliards d'euros pour les aménagements cyclables, 2 milliards pour les infrastructures ferroviaires d'après Colin, Aurore, Axel Erba, Morgane Nicol, et Claire Abbamonte. 2023. « Collectivités : les besoins d'investissements et d'ingénierie pour la neutralité carbone ». L'Institut de l'économie pour le climat (I4CE – Institute for climate economics). Consulté le 2 mai 2024.

¹¹³ Letta, Enrico. 2024. "Much more than a market".

<https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>

¹¹⁴ T&E. 2023. "Aviation tax gap"

https://te-cdn.ams3.digitaloceanspaces.com/files/tax_gap_report_July_2023.pdf

¹¹⁵ Gabert, Alexandre, Yves Marignac, Mathilde Djelali, Charline Dufournet, et Aurore Flipo. 2024. "Integration of SSH findings in quantified sufficiency assumptions for decarbonisation pathways (Deliverable D5.3)". FULFILL. <https://fulfill-sufficiency.eu/our-research/>

¹¹⁶ « L'interview d'Emmanuel Macron par HugoDécrypte ». 4 septembre 2023. https://www.youtube.com/watch?v=3Z6HnUJ3hcw&t=1291s&ab_channel=HugoD%C3%A9crypte-Grandsformats

¹¹⁷ « Le futur "Pass rail" sera destiné à tous les voyageurs, "quel que soit leur âge", affirme Clément Beaune ». *Franceinfo*. 7 septembre 2023. https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/le-pass-rail-sera-destine-a-tous-les-voyageurs-quel-que-soit-leur-age-affirme-clement-beaune_6048554.html

¹¹⁸ Selon une étude de Fraunhofer ISI "Nachhaltige Mobilität: Wie sich Gewohnheiten ändern können". 1 mai 2024. <https://www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2024/presseinfo-14-mobilkult-deutschlandticket-nachhaltigkeit.html>: Chez les détenteurs du « ticket allemand », la part des trajets en transports en commun a augmenté de 9% (de 29 % à 38 %), tandis que l'utilisation de la voiture a diminué de 5%. En plus, les trajets totaux effectués n'ont pas augmenté.

tifier les gains (recettes issues du tourisme, tCO₂/€ évitée, succès de la mesure¹¹⁹...) pour les mettre en relation avec le coût total de la mesure et ainsi évaluer l'opportunité de reconduire la mesure notamment en élargissant son champ d'application à l'ensemble de la population et sur l'année entière. Une telle politique devra également aller de pair avec des investissements dans la modernisation et l'extension du réseau afin d'en faire une alternative crédible aux modes plus carbonés.

Autre mesure de sobriété présente dans le débat public, l'idée « *d'abaisser la vitesse limite sur autoroute à 110 km/heure* » (contre 130 km/heure actuellement) fait figure d'épouvantail pour une grande partie de la classe politique. Malgré un gain escompté pour le conducteur de 25 % d'essence, ce qui représente une réduction de 7 % des dépenses en essence (tous les trajets inclus), l'allongement du trajet de seulement 8 minutes sur 100 km¹²⁰ semble constituer un frein à l'acceptabilité de la mesure. En effet, en 2023, seuls 46 % des français¹²¹ se déclareraient favorables d'après le baromètre annuel de l'ADEME. L'exemple des Pays-Bas où la vitesse est limitée à 100 km/h en journée sur les autoroutes en raison des niveaux élevés d'oxyde d'azote dans tout le pays¹²² est en ce sens éclairant. La mesure suscite aujourd'hui un haut niveau d'adhésion de la part du public malgré des résistances initiales (46 % déclaraient être prêts à ne pas respecter la mesure quitte à être contraventionné¹²³) et a entraîné une diminution de 16 % des accidents impliquant des blessés et des morts.¹²⁴

En France, le schéma d'approbation pourrait être similaire, étant donné que la limitation de vitesse était l'une des mesures suggérées par la Convention citoyenne pour le climat. Néanmoins, il pourrait être pertinent de faire preuve de progressivité dans le déploiement d'une telle mesure et de commencer par la réduction de la vitesse maximale de 10 km/h autorisée « sur le réseau routier national et départemental constitué de chaussées uniques bidirectionnelles » là où le gain socio-économique (230 millions d'euros) a été estimé comme étant le plus élevé¹²⁵ par le Commissariat Général au Développement Durable. Cela permettrait notamment d'évaluer le niveau de réceptivité des citoyens tout en permettant d'aménager un temps suffisant pour voir l'émergence de solutions alternatives, fruit de la matérialisation des investissements dans les infrastructures.

• Conclusion

Incapable – jusqu'à présent – de construire une séquence politique nationale performative et autoporteuse autour de l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone, (en atteste les trois reports successifs des Conseils de planification écologique à l'été 2023), la France est à la recherche d'un récit transparent lui permettant de donner corps à son « écologie à la française ». A cet égard, elle ne pourra se priver du levier que représente la sobriété, qui pourrait contribuer à la baisse des émissions « *pour une part sans doute comprise entre 12 % et 17 %* »¹²⁶ selon le rapport Pisani-Ferry - Mahfouz.¹²⁷ La promotion

119 A titre d'exemple, une expérience similaire en 2020 permettant aux 12-25 ans de voyager en illimité sur le réseau TER pour 29€ par mois avait attiré 70.000 personnes contre 10.000 attendues initialement.

120 Négawatt. (2018). *Energy sufficiency Towards a more sustainable and fair society*. https://negawatt.org/IMG/pdf/181029_energy-sufficiency_negawatt-scenario_eng.pdf

121 ADEME. (2022). *Représentations sociales du changement climatique : 23^e vague du baromètre*. <https://librairie.ademe.fr/ged/7474/barocc-vague23-2022-rapport.pdf>

122 "Netherlands reluctantly introduces new speed limit". *Deutsche Welle*. 16 mars 2020. <https://www.dw.com/en/netherlands-reluctantly-introduces-reduced-speed-limit/a-52796095>

123 "Netherlands reluctantly introduces new speed limit". *Deutsche Welle*. 16 mars 2020. <https://www.google.com/url?q=https://www.dw.com/en/netherlands-reluctantly-introduces-reduced-speed-limit/a-52796095&sa=D&source=docs&ust=1714984120235382&usq=AOvVaw0qFwHE2wxPyyuEx4Cqy-mf>

124 Caspari, Lisa. 2024. "Gefährliches Exil". *Nachrichtenpodcast: Was jetzt?*. Hamburg : Die Zeit. Consulté le 5 mai 2024. <https://www.zeit.de/politik/2024-03/leonid-wolkow-alexej-nawalny-putin-kritiker-nachrichtenpodcast>

125 Commissariat général au développement durable. 2018. « Réduction des vitesses sur les routes ». <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20R%C3%A9duction%20des%20vitesses%20sur%20les%20routes.pdf>

126 Pisani-Ferry, Jean, et Selma Mahfouz. 2023. « Les incidences économiques de l'action pour le climat ». France Stratégie. <https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/2023-incidences-economiques-rapport-pisani-5juin.pdf>

127 *Ibid.*

et le déploiement progressif des mesures précédemment détaillées (méthodologie fondée sur la mise en avant des co-bénéfices issus d'une politique de sobriété, adoption de mesures contraignantes ciblées à l'achat de véhicules électriques de plus petites tailles, investissement dans les infrastructures permettant l'émergence d'alternatives) permettront de **renforcer la crédibilité du récit autour de la sobriété énergétique et de l'inscrire, de façon permanente, aux côtés des politiques d'efficacité énergétique et de substitution des énergies fossiles comme un pilier à part entière de l'écologie à la française.**

Un tel récit n'est pas seulement écologique, il est également économique, social, sanitaire, sécuritaire et géostratégique. Il se nourrira de réalisations concrètes ayant pour fondement la promotion de l'équité¹²⁸, l'exemplarité et pour corollaire la réduction des inégalités. A condition de respecter ces impératifs précités (cf méthodologie), c'est donc dans un projet de société dépassant la seule transition écologique que s'inscrit le besoin de pérennisation de la sobriété. Les consultations à venir (sur la stratégie énergie climat française, pendant les Conférences des Parties (COP) régionales¹²⁹), la nécessaire adoption d'une loi de Programmation Énergie Climat sont autant

d'opportunités d'aborder le degré d'engagement des français sur la mise en œuvre de politiques réellement sobres et sous quelles conditions opérer ce changement de modes de vie.¹³⁰ En effet, dès lors que les citoyens sont plus informés et engagés dans le processus de décision, il ressort des études¹³¹ qu'ils sont alors plus à même de soutenir les politiques de sobriété.¹³² **De cette capacité à faire émerger une conception partagée de la sobriété en tant que valeur commune dépendra l'accélération de la transition écologique, mais également la capacité de la France à effectivement « faire nation ».**

128 Saujot Mathieu, et Andreas Rüdinger. 2022. « Un besoin urgent de faire rimer sobriété et solidarité ». *IDDRI*. <https://www.iddri.org/sites/default/files/PDF/Publications/Catalogue%20Iddri/D%C3%A9cryptage/202210-IB0222-sobriete%20solidarite.pdf>

129 « La planification écologique à l'échelle des territoires ». *Info.gouv.fr*. 3 avril 2024.

<https://www.info.gouv.fr/france-nation-verte/la-planification-ecologique-a-lechelle-des-territoires>

130 Saujot Mathieu, Nasr Clémence, Brocard Charlie, Bet Marion, Dubuisson-Quellier Sophie, « Quand on peut on veut, une approche de la transition par les modes de vie », À paraître, juin 2024.

131 Barbas, Alicia, et Fiona Breucker. 2024. "Report on citizen engagement activities (Deliverable D 7.1)". *FULFILL Project*. https://fulfill-sufficiency.eu/wp-content/uploads/2024/03/D7.1_Report-on-citizen-engagement-activities.pdf

132 Alexander-Haw, Abigail, Dütschke, Elisabeth, Janßen, Hannah, Schleich, Joachim, Tröger, Josephine et Mareike Tschaut. 2024. « Report on long term effects of sufficiency lifestyles and governance approaches for diffusion - preliminary (Deliverable D 3.3) » *FULFILL Project*. <https://fulfill-sufficiency.eu/wp-content/uploads/2024/01/D3.3-preliminary-incl-Annex.pdf>

Directeur de la publication: Sylvie Matelly • La reproduction en totalité ou par extraits de cette contribution est autorisée à la double condition de ne pas en dénaturer le sens et d'en mentionner la source • Les opinions exprimées n'engagent que la responsabilité de leur(s) auteur(s) • L'Institut Jacques Delors ne saurait être rendu responsable de l'utilisation par un tiers de cette contribution • Version originale • Mise en pages : Marjolaine Bergonnier • © Notre Europe - Institut Jacques Delors

Notre Europe - Institut Jacques Delors

Penser l'Europe • Thinking Europe • Europa Denken

18 rue de Londres 75009 Paris, France • www.delorsinstitute.eu

T +33 (0)1 44 58 97 97 • info@delorsinstitute.eu



Ce projet reçoit des financements du programme Citizens, Equality, Rights and Values Programme (CERV) de la Commission européenne sous le numéro Project 101104850 – IJD 2024.