



Quelle écologie pour une société plus juste et solidaire ?

**Verbatim de la Journée du Lierre
du samedi 11 mars 2023 à Paris**

CONTRIBUTION DE:

HUGO COLLIN HARDY
MATHIEU GROFFE
MALO LETAN
LUCIE GUITTO

Au cours de cette 4e journée thématique organisée par le Lierre, nous avons discuté de cette question ô combien essentielle de l'articulation entre la transition écologique et la justice sociale.

Nous avons tenté d'apporter des éléments d'analyse et de réponse aux questions suivantes :

- Quelles réponses apporter aux inégalités sociales et environnementales ?
- Pourquoi et comment la crise écologique met à mal certains fondements de notre modèle social ?
- Comment donner la parole aux plus précaires pour "faire avec" eux ?
- Inégalités réelles, réalités statistiques, sentiments d'injustice : que disent les Gilets Jaunes et les contributions au Grand Débat des revendications individuelles ?
- Comment conduire la transition écologique des administrations ? Sécheresse, crise climatique et énergétique : la mobilisation des imaginaires et la mise en récit suffit-elle à mobiliser les citoyens et faire émerger des solutions acceptables socialement ?

AU SOMMAIRE

1e table-ronde 2

2e table ronde 6

3e table ronde 17

1E TABLE-RONDE

“Justice sociale, justice environnementale, transition écologique : de quoi parlons-nous ?”

Valérie Deldrève est maîtresse de conférences et directrice de recherches en sociologie à l'Inrae. Elle travaille particulièrement sur les enjeux environnementaux de protection de la nature et des ressources, ainsi que sur la justice environnementale. Elle a notamment publié *Pour une sociologie des inégalités environnementales* (2016) et « La fabrique des inégalités environnementales en France » (Revue de l'OFCE 2020/1 (N° 165), pages 117 à 144).

Nicolas Leprêtre est docteur en sciences politiques et chargé de mission prospective des politiques publiques pour la métropole de Lyon. Il a notamment publié une note intitulée « Transition écologique : "Pourquoi moi ?". Étude des ressentiments exprimés lors du grand débat national de 2019 ».

Aurore Lalucq est économiste de formation et députée européenne depuis 2019, présidente d'un intergroupe sur le Green New Deal. Ancienne co-directrice de l'institut Veblen



AUORE LALUCQ VALÉRIE DELDRÈVE NICOLAS LEPRÊTRE

Florence Guéry:

Pour commencer une question pour Valérie Deldrève, qu'est-ce que la justice environnementale ?

Valérie Deldrève: La justice environnementale serait née aux Etats-Unis dans les années 1980 : A ses débuts elle dénonce la surexposition aux risques des minorités - comme la décision de construire une décharge à Shocco, dans le comté de Warren en Caroline du Nord, où vit une population majoritairement afro-américaine - apparaît d'abord sous le nom de racisme environnemental). Les mobilisations se sont ensuite développées s'attaquant aux conditions d'ouvriers asiatiques du textile ou des natifs américains spoliés de leurs terres et ressources par des groupes industriels.

Dans les années 1980-90 s'est enrichi un champ de recherche qui analyse la montée des mobilisations et l'objectivation statistique des inégalités environnementales, ainsi que les interactions entre les politiques qui concourent à ces inégalités.

Il y a finalement une pluralité des registres, des langages, de la justice environnementale. On peut tout de même noter certains points de convergence, au-delà du besoin de reconnaissance : d'abord la définition de l'environnement comme un lieu où l'on vit, mange, travaille et se divertit, puis la conviction que la mobilisation de la population victime concourt à la solution.

La justice environnementale a plus récemment été analysée par les chercheurs en sciences sociales en France. Les constats sont assez proches de certaines situations aux États-Unis, telle que la corrélation entre friches et sites pollués et la présence de foyers à bas revenus souvent d'origines étrangères.

Il faut retenir que les mobilisations en France se sont emparées très tardivement de la justice environnementale, décroissement et déssectorisation des causes sont assez tardifs car longtemps des mobilisations ont perpétué la distinction entre le social et environnemental. Le discours autour de la justice environnementale a émergé, sur fond de critique économique et sociale, dans des ONG environnementales et des associations du domaine social pointant du doigt les inégalités de traitement.

Florence Guery: Nicolas Leprêtre, quels sont les fondements de ce sentiment d'injustice ? Vous avez écrit une note sur l'étude des ressentiments exprimés lors du grand débat national de 2019. Pouvez-vous revenir sur l'origine de ces ressentiments ?

Nicolas Lepretre: L'étude ne porte pas tant sur le fond du sujet (juste/injuste) que sur la forme. On s'est donc demandé quels sont les mécanismes rhétoriques utilisés pour exprimer un sentiment d'injustice et comment nous, territoriaux, pouvons y répondre ?

Il y a 5 principaux mécanismes identifiés: En premier lieu, la comparaison par rapport à quelqu'un, quelque chose - souvent la figure des gros pollueurs qui revient. Il y a aussi la négociation, qui dans la continuité de la comparaison, oppose les efforts d'une classe par rapport à l'autre. Principalement, le sentiment que la classe moyenne paie pour les autres. Le troisième mécanisme est celui de la contestation accompagnant le sentiment de la double peine faute d'action publique. Ainsi l'absence d'alternative dans la mise en place des mesures, problème d'efficacité des services publics ou de leur absence ne permet pas d'adhérer au projet. Le quatrième se concentre sur la place de l'individu, c'est la réinterprétation du sujet. Le sujet est présenté sous d'autres termes comme par exemple ne pas imposer des contraintes individuelles mais changer le système, ou à l'échelle planétaire : la Chine et les Etats-Unis doivent faire des efforts. Puis en dernier mécanisme nous avons relevé l'indignation. Le système est défaillant et injuste ce qui permet un rejet complet. Le sentiment de mépris ou de culpabilisation empêche l'adhésion. On note l'apparition d'un langage qui va plus loin contre la défiance des institutions publiques et qu'il devient plus dur d'apporter une réponse

Ce n'est donc pas seulement un problème qui demande une solution mais **un cocktail d'injustices avec une pluralité de mécanismes rhétoriques.**

Florence Guery: sur la question de la taxation, Aurore Lalucq, économiste et eurodéputée s'est battue au Parlement européen pour l'imposition minimale de 15 % sur les bénéfices des multinationales. Comment peut-on engager cette fameuse transition écologique et sociale ?

Aurore Lalucq: Pour rebondir d'abord sur ce qui a été dit. Ce qui me choque au niveau du Parlement Européen c'est le manque de structuration idéologique.

La question environnementale est évidemment sociale. Rappelons que Martin Luther King, le jour de son assassinat, était en déplacement pour soutenir des grèves d'éboueurs afro-américains, qui n'avaient pas le même matériel de protection et les mêmes lieux d'habitation que les éboueurs blancs. Il est donc assassiné le jour d'un conflit écologico-redistributif.

La critique de la façon dont la prospérité s'est faite a émergé à la fin des Trente Glorieuses, soit lors d'une crise économique et d'un changement paradigme, d'une période qualifiée de keynesienne (à tort) vers le néolibéralisme, qui s'accompagne d'une autre utilisation des ressources de l'Etat. Cette remise en cause du modèle de prospérité a été inaudible dans une période d'augmentation des injustices et de diminution de la qualité des services publics. On a loupé le coche.

En conclusion,

Je pense qu'on a besoin d'une structuration idéologique. Derrière Le Capital, on a des petits livrets, on a une volonté de structurer un récit mobilisateur, ce qu'on n'a pas aujourd'hui pour l'écologie politique. Je m'inclue dans notre difficulté commune mais on a besoin d'un récit. Anecdote : quand on devait choisir une moquette avec Jospin, on avait de profondes discussions sur le choix de cette couleur et la symbolique, il y avait un récit derrière notre moquette. Lorsqu'au Parlement Européen on parle uniquement de taxe carbone, on se concentre sur une défaillance de marché, en supposant que donner un prix au carbone serait suffisant pour avancer.

Souvent, une approche binaire fin du monde et fin du mois est proposée, couplée à un discours sur le besoin d'investissement alors que le premier besoin est d'embarquer les citoyens. **Le Parlement Européen doit écrire un récit mobilisateur et participatif dans lequel inscrire ses actions.** Dans une société de comparaison systématique et avec une demande de cohérence constante, la manière de répondre aux questions de justice sociale est primordiale

Néanmoins, au-delà du récit, il ne faut pas oublier les éléments plus structurels de rapports de domination et relations de pouvoir existants. Aussi, l'invention de nouveaux modes de vie et le changement des normes de vie n'est pas que l'infrastructure. Il y a une nécessité de comprendre les expériences intimes vécues du quotidien, le besoin de contact humain et relationnel.

2E TABLE RONDE

“Conjuguer transition écologique et transition sociale”

Présentation de chaque intervenant

Jean-Philippe Hermine : Je suis membre de l'Institut du développement durable et des relations internationales (institut de recherche ou laboratoire d'idées indépendant, fondé en 2001 par Laurence Tubiana et Michel Colombier et basé à Paris), avec une dimension internationale et une dimension locale. Je suis particulièrement chargé des questions de mobilité depuis un an et demi. On produit des analyses, des recommandations et on essaie d'influencer les politiques publiques.

Je suis ingénieur-géologue de formation et j'ai travaillé dans ce domaine quelques années sur différents aspects, notamment les glaciers de l'Antarctique et les carottes.

La question environnementale était limitée aux enjeux industriels lorsque j'ai démarré ma carrière. J'ai été 23 ans chez Renault et pendant 11 ans directeur stratégie environnement (RSE). J'ai quitté ce monde pour mettre à profit l'expérience acquise au sein de l'industrie dans cette phase de transition qui nécessite de réconcilier des enjeux environnementaux et sociaux, sociétaux, industriels et politiques.

Sur les mobilités, on a un cadre réglementaire bien défini mais ce n'est pas suffisant pour faire face aux crises et il faut mettre en place des dispositifs de prévention et d'atténuation de celles-ci pour réaliser les transitions.

Laurence Quinaut: je suis directrice générale des services de la ville et de la métropole de Rennes depuis 2014. Auparavant, j'ai travaillé pendant dix ans pour le département d'Ille-et-Vilaine et avant encore pour la ville de Besançon. Formée à l'INET, j'ai toujours travaillé pour l'administration territoriale. J'ai un point de vue de praticienne des politiques publiques et de praticienne qui s'interroge. Il y a pour moi aussi des enjeux philosophiques, de valeur, et ces transitions supposent des changements de valeurs, avec un renouvellement des soubassements philosophiques qui nous entourent aujourd'hui. Il faut un nouveau projet de société qui emporte l'adhésion et qui fait du sens pour tout le monde.

Antoine Dulin: je travaille au cabinet du président de la métropole de Lyon depuis deux ans, une collectivité unique et à part entière, qui regroupe les compétences du département, sur cinquante neuf communes, et d'une EPCI, ce qui permet de ressentir les enjeux des transitions, notamment de l'accélération de la transition écologique qui doit se faire sans abandonner les plus défavorisés. Nous allons voter dans quelques jours le projet métropolitain des solidarités.

J'étais auparavant engagé dans le mouvement des Scouts et guides de France, dont je faisais partie de la direction pendant huit ans, d'éducation à la nature. J'ai développé des tiers lieux, Escales solidaires, avec des bénéficiaires du RSA, pour travailler sur la question des repas et de l'alimentation. J'ai eu la chance de vice-présider le CESE, où j'ai travaillé sur les enjeux d'inégalités sociales, de justice sociale, pauvreté, insertion et jeunesse. J'ai plus un profil social mais complètement baigné dans les enjeux de transition écologique. Je préside désormais le Conseil d'orientation des politiques de jeunesse (COJ), une commission administrative consultative placée auprès de la Première ministre.



JEAN-PHILIPPE
HERMINE



ANTOINE DULIN



LAURENCE QUINAUT

Wandrille Jumeaux: Antoine Dulin, comment analysez-vous, au niveau national, le lien entre la transition écologique et l'action sociale ?

La réforme des retraites n'aborde justement pas ces enjeux de transition écologique, alors qu'on sait que l'espérance de vie est amenée à diminuer à cause du dérèglement climatique, dérèglement qui affecte également les conditions de travail. La soutenabilité économique de notre modèle de retraites est questionnée aujourd'hui mais pas sa soutenabilité écologique.

Nous devons réfléchir au financement de notre système de protection sociale face aux enjeux climatiques. C'est le sens du rapport de Mélanie Vogel au Sénat (Construire la sécurité sociale du 21e siècle), qui propose deux voies : l'adaptation de notre système de protection sociale aux enjeux climatiques (santé environnementale, prévention à la Santé, 3 % du budget SS aujourd'hui). Il faut inciter les individus à aller vers des métiers plus vertueux pour la transition écologique, notamment peut-être, par exemple, avec la transformation du RSA en revenu de transition écologique, sujet débattu plusieurs fois. Il faut aussi repenser l'ensemble des risques, pour intégrer le risque climatique et modifier notre système de protection sociale et son financement en fonction de cela. Une fiscalité punitive, sur les jets privés par exemple, pourrait peut-être compléter notre modèle de financement actuel sans tout faire peser sur les cotisations sociales.

Le conseil national de lutte contre les pauvretés travaille actuellement sur l'impact social de l'écologie, ("Comment faire de l'écologie un levier de la transition sociale ?")

Wandrille Jumeaux: Merci pour cet éclairage. Pour revenir à l'échelon territorial, auquel vous travaillez, quelle vision avez-vous de ces enjeux, au regard des échanges de ce matin et de l'action de la Métropole de Lyon ? Pouvez-vous développer un ou deux exemples pour donner à voir l'approche et les réalisations concrètes ?

Le projet métropolitain des solidarités intègre les enjeux environnementaux en ce que la transition écologique sans envisage les inégalités socio-économiques qui freinent cette transition. Un des premiers préalables de l'acceptation par la population de la transition écologique est d'inclure les personnes les plus défavorisées. Les personnes les plus touchées par la perte de biodiversité, la pollution de l'air, les problématiques d'alimentation, et les maladies associées touchent plus particulièrement les personnes vulnérables, défavorisées ou habitant les banlieues lyonnaises. Il faut donc permettre aux plus faibles de sortir de la pauvreté pour les inclure dans la transition. Nous avons souhaité élaborer ce projet avec les premiers concernés et c'est pourquoi nous avons travaillé sur ce projet avec un certain nombre de bénéficiaires du RSA pendant un an.

La question de la gratuité des transports fait débat. Nous avons décidé de l'octroyer aux plus précaires, soit 80 000 personnes, ce qui leur permet de se déplacer gratuitement sur toute la métropole, et nous avons ouvert la tarification solidaire pour 70 000 personnes, notamment les jeunes. Nous avons aussi permis l'emprunt gratuit de vélos, notamment pour les jeunes, afin d'inciter à l'adoption de mobilités douces sans frais. Nous avons enfin travaillé au développement des tramways dans les banlieues les plus démunies en termes de transports en commun.

Une deuxième question est celle de l'accès à l'alimentation saine et durable, qui correspond à un souhait des personnes les plus précaires qui ne peuvent le réaliser seules face aux prix alimentaires et au contexte inflationniste. Nous avons donc décidé de sensibiliser les enfants et collégiens avec du 100 % bio et 50 % local dans les cantines et deux repas végétariens par semaine sur les collèges de la métropole, pour sortir de l'alimentation uniquement carnée. Le parallélisme est la question tarifaire, en permettant aux publics les plus fragiles, qui vont moins souvent à la cantine, pour leur permettre d'accéder aussi à cette alimentation saine et durable. Plusieurs millions d'euros sont aussi accordés à l'aide alimentaire sur notre métropole.

Wandrille Jumeaux: Ces actions sont inspirantes sur l'alimentation. Sur la mobilité, le travail est peut-être plus difficile, notamment pour les zones à faible émission (ZFE). La décarbonation des transports les plus polluants, notamment la voiture, est un enjeu à plusieurs facettes (économique, sociale, sanitaire, industrielle) et peut-être l'un des plus complexes aujourd'hui. **Jean-Philippe Hermine, comment appréhendez-vous ce sujet là et quelles réponses conseilleriez-vous ?**

Jean-Philippe Hermine: Les enjeux sanitaires ou environnementaux paraissent parfois supérieurs aux autres, dans un contexte d'urgence climatique et d'éco-anxiété. Dans le secteur public, vous avez au quotidien cette double lecture de l'acceptation politique, mais la construction des outils de la transition écologique se fait souvent de manière cloisonnée et on risque des réactions très fortes de la société. Le Rassemblement national (RN) a déposé récemment à l'Assemblée nationale une proposition de loi visant à supprimer les ZFE et l'on s'attend à de fortes réactions de la population.

Wandrille Jumeaux : Les ZFE sont-elles un bon outil selon vous ?

Les ZFE ne sont pas un bon outil, en ce qu'elles reposent largement sur les collectivités territoriales.

Elles permettent d'adapter des situations mais on manque d'ingénierie pour le faire et certaines communes, notamment Paris, sont parties avec des calendriers irréalistes, qui conduisent à une marche arrière difficile à faire et à expliquer dans un contexte d'urgence. Ce n'est pas un mauvais outil, même s'il est beaucoup caricaturé dans le champ médiatique et politique, mais il faut le travailler et travailler notamment l'ingénierie et le narratif qui l'entourent.

C'est pareil pour l'électrification de la voiture et la fin des moteurs thermiques : la décision prise au niveau européen est très bonne, pour plein de raisons, notamment de dépendance à la ressource et d'économie circulaire. On a toutefois un problème, non pas de solution mais de transition, de vitesse et de mise en œuvre. Si on se donne plus de temps, on risque de procrastiner et de se retrouver dans la même situation qu'aujourd'hui plus tard.

Il y aura un débat féroce entre toutes les parties prenantes quand on rentrera dans l'application concrète de la décision mais il faut de la frugalité, de la sobriété : augmenter les taux d'usage, réduire la taille et la puissance des véhicules.

Wandrille Jumeaux: La mode des SUV remet-elle en cause la trajectoire des constructeurs automobiles ? Vont-ils dans la bonne direction ?

Ils ne vont pas dans la bonne direction mais il faut comprendre pourquoi. La source du problème est qu'en dix ans nous sommes passés de 10 à 40 % de SUV et de 60 % de petits véhicules (A, B, C) à 40 %. Mais ce n'est pas irréversible du tout : si on l'a fait dans ce sens, on peut très bien le faire dans l'autre. Le Japon a réussi à transformer son parc automobile également, en réduisant la taille. Le constructeur marge à 3 % sur un petit et à 15 % sur un gros véhicule, avec des prix deux fois plus importants sur les gros véhicules que sur les petits, donc l'incitation économique vers la production de gros véhicules est très forte. Le politique doit réorienter les constructeurs vers le chemin écologique en améliorant les marges sur les petits véhicules ou en créant de nouveaux marchés.

Les normes européennes de dépollution de l'air montrent un rapport de 1 à 100 entre un véhicule neuf aujourd'hui et un véhicule très ancien. La sortie des très anciens véhicules permettrait donc d'améliorer la qualité de l'air. Les zones à faible émission (ZFE) doivent tenir compte de la précarité sur les détenteurs de véhicule, qui ne correspond pas exactement à la précarité dans l'accès aux mobilités. On a essayé de reconstituer, dans une quinzaine de métropoles, cette "précarité automobile" pour les individus, les familles et les professionnels, qui est la cause principale de la dépendance à la voiture. Pour la mise en place des ZFE

il faut prendre toutes les caractéristiques en compte : la distance parcourue, notamment, parce qu'un food truck qui parcourt 5 km par jour n'est pas comparable à un gros rouleur. Il faut aussi réussir à organiser des concertations avec la population, par la mise en place préalable d'ingénierie et la création de data, pour remettre de la démocratie dans ces questions très épineuses. La mise en œuvre concrète sur le terrain de cette décision "top-down" doit être démocratique pour être acceptable et acceptée.

Question en ligne:

Quid de la prise en considération du transport ferroviaire ?

On a également un plan RER. On n'a pas réalisé grand chose mais on a démontré qu'il était possible de créer une amorce (bonus écologique de voitures, etc.) pour passer vers une phase de redistribution des plus aisés vers les plus précaires. Il y a une dynamique dans cette transition. Le Japon a particulièrement bien intégré le train dans les mobilités, contribuant à un déséquipement automobile fort, à Copenhague également, mais cela prend du temps. C'est un problème de long terme et l'on peut répondre à la dépendance automobile sans empathie.

Wandrille Jumeaux: Laurence Quinaut, que pensez-vous de cette approche, au regard de votre expérience et du contexte rennais ?

La question de la justice sociale est un peu l'ADN du territoire rennais ville et métropole. En réalité on est clairement venu aux enjeux écologiques sur un substrat d'identité de lutte contre les inégalités sociales. C'est le fil rouge de l'histoire de l'identité rennaise. La tarification solidaire des transports, très développée ici, n'avait pas pour origine de décarboner les mobilités mais vraiment de donner accès à des mobilités à des personnes qui n'en avaient pas les moyens.

Au gré d'un cheminement intellectuel, de Nathalie Appéré, de son proche environnement et de son environnement administratif également, à conduit à un discours aujourd'hui très assumé vers la transition écologique, avec des choix de rupture et des choix radicaux. On se force ici à parler de "transition écologique socialement soutenable", avec un logiciel politique développé par Nathalie Appéré qui correspond à celui développé par Edmond Hervé, selon lequel la transition écologique ne peut se faire que par la justice sociale. On se pose toujours la question de l'accès des populations les plus défavorisées à nos services. Rennes est une des plus petites villes à avoir une ligne de métro, depuis vingt ans, et une seconde depuis quelques mois et ce transport métropolitain a été pensé dans l'accès au métro, avec notamment un système de tarification solidaire des stationnements aux portes du métro

On fait aussi des actions de remise en selle, comme on les appelle, proposées prioritairement au public féminin des QPV. De la même façon, on met en place une déchetterie mobile pour aller dans les QPV, pour accompagner les gestes de tri pour ces personnes. On instaure la gratuité des premiers mètres cubes d'eau. On a ses habitudes de toujours penser l'accès social dès la construction des projets.

Les inégalités territoriales sont toutefois plus difficiles à aborder. La mise en place de ZFE par exemple, malgré la conviction des élus, s'annonce plus difficile.

On a été biberonné à la question de l'accessibilité des standards de consommation de biens et services aux populations défavorisées. Or, aujourd'hui le problème n'est plus d'améliorer l'accès à cette consommation des populations défavorisées mais il faut aujourd'hui aller vers les populations favorisées pour initier des changements de comportement. Quand il faut aller vers, on se dit qu'il faut aller vers les plus défavorisés, mais il faut aussi désormais aller vers les plus favorisés pour les inciter à changer leurs pratiques.

Il faut également développer des leviers fiscaux, car la contrainte ne peut se faire que par les tarifs mais aussi par la fiscalité. Or les collectivités sont assez démunies de ce point de vue pour organiser la redistribution.

Si l'Etat ne prend pas cette voie-là, il nous manquera des leviers pour accompagner les changements.

Wandrille Jumeaux: On va prendre quelques questions avant d'avoir un petit retour d'expérience sur les points clés de l'organisation d'une démarche de transition écologique socialement soutenable dans votre territoire.

Participant du ministère des Finances: Pouvez-vous nous parler de votre politique de logement, réputée pour être assez ambitieuse mais que je connais assez mal ? J'ai aussi une question pour Jean-Philippe sur le rapport aux véhicules individuels : on sent qu'il n'y a pas d'alternatives perçues, mais ce rapport est aussi tiré par le désir et l'envie. Comment travailler sur l'imaginaire pour que la voiture ne soit plus un rêve ?

Jean Philippe Hermine: C'est malheureux mais le taux d'équipement et le niveau d'autosolisme sont liés au niveau de développement. Il faut changer ce business model où les 20 % les plus riches achètent des véhicules neufs, et les personnes les plus âgées (moyenne d'âge 57 ans pour les acheteurs de véhicules neufs). Sur ces trois dernières années, l'inflation sur les matières premières, la restauration des marges des constructeurs et les bonus écologiques ont conduit à une augmentation de 20 % du prix des véhicules neufs.

Il faut donc inverser ces tendances, s'inspirer du Japon sur le train, du Danemark et des Pays-Bas sur le vélo. Il faut travailler d'abord sur ces vieux véhicules que les ZFE vont peut-être nous aider à faire disparaître. La voiture est imbattable en service individuel. Il faut d'un point de vue structurel et infrastructurel où le deuxième véhicule devient inutile. Il faut cibler la voiture mais ça passera par la composition des offres alternatives, les solutions technologiques qui vont nous aider et le système fiscal. On a réussi à faire baisser les ventes de véhicules neufs très fortement à Paris depuis 14 ans.

Participant: Doit-on rapprocher les banlieues de la ville ou étendre la ville sur les banlieues ? Cela rejoint aussi les questions posées sur le logement.

Laurence Quinaut: L'investissement politique est très fort sur le logement depuis très longtemps. L'intercommunalité rennaise s'est construite sur la problématique du logement et la répartition harmonieuse de sa croissance notamment démographique. Pour résumer le PLUI, on arrive aujourd'hui à maîtriser l'intégration de la chaîne, avec une forte maîtrise du foncier depuis longtemps, qui permet de mieux agir ensuite, sur le niveau de production et les objectifs partagés de niveau de production, ce qui est facilité par le faible nombre de bailleurs (sociaux) sur notre territoire.

L'effectivité de la politique du logement rennaise tient à la maîtrise des différents maillons de la chaîne.

Antoine Dulin: A Lyon, sur la question des mobilités, on a développé le tramway dans les quartiers les plus précaires, ce qui a permis d'améliorer la mixité sociale. Sur la question du ZFE, on a souhaité aller plus loin en intégrant l'interdiction du diesel en 2026, ou plutôt 2028, sur notre territoire. L'ouest de la métropole est plus pavillonnaire et il y avait un sentiment d'injustice sociale conduisant à dire que la ZFE devait s'étendre à ces territoires.

Wandrille Jumeaux: Laurence, pouvez-vous revenir sur la mise en dynamique dans votre administration concernant ces enjeux de transition écologique et sociale ?

Laurence Quinaut: C'est une grosse administration, avec plus de cinq mille agents à la ville et la métropole. J'ai l'impression qu'on a atteint un certain degré de maturité et que ces problématiques sont diffusées dans tous les services et orientent l'action de tout le monde. Le fait d'avoir des orientations politiques claires ont permis cela, notamment avec le fait d'assumer des évolutions de pensée et des changements de cap qui justifient l'adoption de choix de rupture. Il faut aussi de l'authenticité et une capacité de transparence dans l'organisation.

Wandrille Jumeaux : Laurence, pouvez-vous revenir sur la mise en dynamique dans votre administration concernant ces enjeux de transition écologique et sociale ?

Laurence Quinaut : C'est une grosse administration, avec plus de cinq mille agents à la ville et la métropole. J'ai l'impression qu'on a atteint un certain degré de maturité et que ces problématiques sont diffusées dans tous les services et orientent l'action de tout le monde. Le fait d'avoir des orientations politiques claires ont permis cela, notamment avec le fait d'assumer des évolutions de pensée et des changements de cap qui justifient l'adoption de choix de rupture. Il faut aussi de l'authenticité et une capacité de transparence dans l'organisation.

On a ici des moments d'échange en off avec nos élus qui permettent de discuter des sujets sensibles, lorsqu'on a des points à améliorer, pour questionner nos actions. Il faut ces endroits qui permettent à une discussion plus libre de s'exprimer. Pour faire progresser une administration, il faut aussi lever le levier hiérarchique, qui a son utilité, une fois que la ligne est bien tracée. On a choisi de faire la fresque du climat tous ensemble, en présentant les quatre scénarios de l'Ademe et à travailler sur la décarbonation de l'administration avec The SHIFT Project.

On a aussi décidé d'assumer nos difficultés pour y travailler. Il faut prendre l'organisation en sandwich entre la dimension descendante, qui donne le "la", et la dimension ascendante, qui permet à chaque agent de comprendre les enjeux et de participer à la transition du territoire. Il faut permettre aux agents de monter en compétence, par la formation, qui doit s'adapter au métier de chacun, avec aussi un accompagnement méthodologique, pour mettre en réseau toutes nos compétences autour de ce sujets avec des réseaux métiers. Nos agents sont aussi des habitants, des citoyens, des consommateurs, et nos actions avec eux en tant qu'employeur ont des effets démultipliés sur le territoire. Ce sont en gros les leviers qui nous ont été utiles, même si l'on a beaucoup encore à faire.

Voulez-vous nous parler du narratif pour faire la transition avec la prochaine conférence ?

Sur le narratif aujourd'hui, je pense qu'on sait dire aux gens pourquoi il faut se mettre en mouvement, dans le sens des catastrophes à éviter, mais plus difficile à leur expliquer le comment et les bienfaits pour eux de cette mise en mouvement. La construction collective du récit positif de la transition écologique socialement responsable doit se faire avec la population mais c'est un exercice démocratique qui n'est pas évident,

même si on a un certain de leviers à mobiliser pour une adhésion à ce projet et la réussite de cette transition.

Jean-Philippe Hermine : Ce que dit Laurence est particulièrement intéressant, notamment sur le concept de sandwich car j'ai vécu cela aussi chez Renault en tant que directeur stratégie environnement/RSE. Les plus anciens, quinquagénaires ne voulant pas être le dernier dinosaure, étaient demandeurs d'idées, avec une prise de conscience importante. Il faut ramener les sujets sociaux au technique et inversement, pour créer de la transversalité.

Il y a des outils assez simples. Pour la ruralité, on peut avoir des autorisations ponctuelles d'entrée dans une ZFE mais il faut des outils nationaux conçus par l'Etat pour voir ces circulations, par exemple pour une personne qui n'habite pas en ville et doit rendre visite à un proche à l'hôpital, il faut pouvoir les autoriser. La frontière de la ZFE est une question très problématique. On travaille sur les détenteurs de véhicules et non sur les ménages, dont il faut aussi s'occuper en matière d'accès aux mobilités. On a calculé qui contribue aux recettes fiscales et qui bénéficie des aides fiscales à la transition. Les ruraux sont de gros contributeurs, par la TICPE, parce qu'ils usent plus de leur véhicule,

tandis qu'un habitant de centre-ville aisé contribue beaucoup moins car il use moins son véhicule. Il faut donc revoir tout ça et on propose dans ce contexte des outils nouveaux, avec une taxe à la détention, et non seulement à la consommation, avec une vignette, comme on en trouve dans d'autres pays européens. Il faudrait intégrer dans cette vignette l'énergie, le niveau de consommation énergétique, le niveau d'équipement des ménages (1re vignette moins chère que la 2e et les suivantes), etc.
On a tout à inventer !

3E TABLE RONDE

« Faire avec, faire ensemble : la place des citoyens »

De quoi parlons nous ?

Les enjeux économiques et sociaux importants impliquent une transformation profonde des modèles, mais les changements sont-ils envisageables sans les citoyens ? comment mobiliser les citoyens quelle méthode ?

Modérateur: Raphaël Yven, cofondateur du Lierre.

Céline Vercelloni : responsable écologie et grande pauvreté à ATD quart monde, également élue.

Hervé Chaygneaud-Dupuy: innovateur sociétal. Vous avez cheminé avec Bruno Latour, avez fondé les Ateliers de la Citoyenneté (2022-2011) et le collectif Imaginarium-e.



CÉLINE VERCELLONI



**HERVÉ
CHAYGNEAUD-DUPUY**

Raphaël Yven: Céline pouvez-vous nous rappeler ce qu'est ATD Quart monde - ses mission, son fonctionnement et le public accompagné - et quelle est votre méthode de travail concernant les personnes en état de pauvreté, comment cela s'articule avec les enjeux de transition écologique, qui sont peut-être moins au cœur de l'association ?

Céline Vercelloni: ATD est une association qui existe depuis 1957, créée dans les bidonvilles de Noisy-le-Grand par Joseph Wresinski.

Nous sommes là pour lutter contre la très grande pauvreté. La méthode est de faire avec les personnes, et pas uniquement pour elles, parce que nous pensons que c'est primordiale pour déterminer leurs besoins. On essaye de travailler dans les quartiers difficiles, d'habiter là-bas, pour réduire le décalage et les connaître. L'essentiel est de créer des liens de confiance. En effet, les situations de précarité tendent à briser la confiance qu'ont ces publics avec nous et les assistances sociales. En outre, ATD Quart Monde essaye d'avoir une influence sur la machine législative - Rsa, droit au logement, projets des territoires zéro chômeurs de longue durée-. Enfin le troisième axe de l'association est de faire évoluer les représentations de la précarité dans la sphère publique.

Raphaël Yven: Comment définiriez vous la pauvreté ?

En général on parle des privations matérielles, mais la recherche chez ATD Quart Monde met en avant l'absence de reconnaissance de la contribution et de la parole de ces publics, dont ils ont conscience. Cela rend difficile la compréhension, car ces publics ont été souvent échaudés et donc adaptent leur discours à leur interlocuteur. Nous essayons de passer outre ces difficultés en mettant en place des groupes de pair, qui permettent de libérer la parole. Nous avons mis en place au début les universités populaires quart monde, afin de donner la parole à ces publics. Les résultats donnés par ces ateliers/universités sont étudiés par nos chercheurs afin de produire de la donnée ; Nous avons notamment travaillé sur la place de l'école dans leur trajectoire, afin de souligner le décalage entre leur vision de l'école (angoisse) et la vision globale.

Raphaël Yven: Et sur l'écologie ?

Céline Vercelloni: Sur le sujet de l'écologie : chez les personnes précaires, les gens sont plus ou moins concernés, en revanche, ce sont les premiers publics touchés, (canicule par exemple est particulièrement difficile à soutenir pour les personnes en précarité, le sujet de l'alimentation)

Nous avons travaillé sur les scénarios de l'ADEME, les premiers retours de personnes précaires montrent que ces sujets apparaissent comme des sujets de « bobos-urbains ». Il y a un sentiment que l'on demande des sacrifices aux personnes en précarité.

Raphaël Yven: Hervé Chaygneaud Dupuy, qu'est ce que le concept de citoyenneté entrepreneuriale ? Comment cela se déploie par rapport aux enjeux de transition ?

Hervé Chaygneaud-Dupuy: On a l'habitude de considérer la citoyenneté comme quelque chose d'acquis, on naît citoyen. On devrait cependant le considérer comme un objectif vers lequel tendre « on ne naît pas citoyen, on le devient ». C'est pour cette raison que j'ai décidé de mêler les concepts d'entrepreneuriat et de citoyenneté dans celui de citoyenneté apprenante. Nous sommes tous en capacité de prendre des initiatives, malheureusement cette capacité d'initiative n'est pas nécessairement reconnue également pour tous les citoyens. On s'adresse aux citoyens pour leur demander, pas pour faire avec eux, et on néglige les ressources dont disposent ces mêmes citoyens. Pour cette raison, il m'apparaît fondamental de faire avec les citoyens. Il faut tout de même raffiner cette énergie, ces ressources, pour la canaliser, l'affiner, et pour cela il faut organiser la discussion.

En outre, je pense qu'il ne faut pas négliger la parole des plus aisés, car il faut également les inclure à la discussion, ce sont eux qui vont devoir adopter la sobriété, et cela se constate notamment sur la question des émissions de CO2, qui sont très inégales en fonction de la richesse. Nous cherchons à accompagner les citoyens dans l'exploration qu'ils pourraient considérer comme potentiellement désirables. Nous cherchons à consacrer l'optimisme citoyen.

Raphaël Yven: Comment travaillez-vous avec les administrations et les personnes en charge, pour faire aboutir la concertation ? Êtes-vous force de proposition en termes de méthode ? Quelles sont les limites dans cette démarche de concertation et déconstruction avec les citoyens ?

Celine Vercelloni: à ATD, chaque fois qu'une décision est prise dans la sphère publique, nous essayons d'imaginer les conséquences pour les 10% les plus pauvres ; c'est un exercice que tous les décideurs et tous les citoyens devraient essayer de faire. Cet exercice s'applique également aux 10 voire 1% des plus riches. Cela permettrait de rééquilibrer la balance. Certaines lois sont bonnes dans le principe, mais dans l'application elles négligent les personnes précaires.

Cela est particulièrement prégnant avec le RSA par exemple, sur lequel on constate 30% de non-recours. Il faut donc chercher à comprendre ces limites d'application, pour ensuite les réduire. Dans le cadre du climat par exemple, un manque d'adaptation des Taxes Carbones va largement plus toucher les plus pauvres que les plus riches.

Hervé Chaygneaud-Dupuy : De mon côté, mon travail est d'interpeller et de proposer des solutions d'action alternatives. Souvent, on néglige la réflexion « out of the box », hors du système. Mon enjeu est d'alerter et de permettre de penser hors du système, de changer les modes de réflexion, notamment sur le poids de la parole des citoyens, afin d'accélérer les transitions. Mon second levier d'action est l'échelle territoriale. Je coopère notamment depuis plusieurs années avec la Métropole de Lyon. Nous réfléchissons notamment sur la gestion de l'eau et notre relation à l'eau dans le futur, à partir des imaginaires de 8 000 participants - voir la démarche Eaux futures. Je pense que travailler sur les imaginaires est primordial, et pas uniquement décréter qu'il faut inventer de nouveaux récits, discours que l'on entend trop fréquemment.

Questions du public : Face aux désintérêts des citoyens sur les sujets environnementaux. Comment garder la chose démocratique en l'orientant ? Quel bilan tirez-vous de la Convention citoyenne pour le climat ? Que pensez-vous de la taxe sur les carburants ?

Céline Vercelloni: Concernant la convention, nous avons été prévenus très tard et nous avons rencontré beaucoup de problèmes. Ce qui peut paraître de l'extérieur des détails est fondamental pour des personnes en précarité - comme la question du rsa, s'ils sont payés pour participer à la convention par exemple. Cependant l'ATD ne fait pas d'aide alimentaire et ne soutient pas financièrement, donc difficile pour nous de les accompagner dans ce cadre. Nous aurions pu trouver des solutions si nous avions eu plus de temps.

Concernant la prime carburant : j'ai l'impression à titre personnel, que cela ne fonctionne pas très bien, car il existe un problème de redistribution au niveau des politiques publiques. Le fléchage n'est pas bon, il faut veiller à ce que l'argent soit utilisé à la transition écologique, et que les personnes qui n'ont pas besoin de cet argent pour transiter ne le perçoivent pas, tandis que les plus pauvres qui en ont réellement besoin le fasse, sinon il est impossible de rénover par exemple.

Quelques associations s'en emparent : stop exclusion énergétique par exemple. Il faut vraiment que les politiques publiques soient ciblées vers les personnes qui en ont réellement besoin. La question de la formation est également intéressante pour favoriser la discussion, le dialogue utilité de la fresque du climat par exemple, afin de faire circuler l'information.

Hervé Chaygneaud-Dupuy sur la question des outils: je crois moins aux outils qu'aux démarches. Ce sont des logiques collectives, quand on cherche à avoir l'opinion du public, il faut être conscient que l'on va premièrement recevoir ce qu'il passe par la tête et pourtant le premier réflexe est souvent de dire des inepties, parce qu'on a pas le temps de réfléchir, on se libère de nos frustrations lorsque l'on nous invite à discuter. Inclure les entreprises est également intéressant: nous avons essayé de le faire avec de jeunes du MEDEF, la réunion a très vite viré au poujadisme en bande organisée. Mais les réunions par la suite ont été beaucoup plus intéressantes. **Il faut laisser le temps à la réflexion collective.** La première idée qui nous passe par la tête n'est pas la plus intéressante, il ne faut pas se baser dessus, c'est pourquoi le travail de concertation est important dans la durée. Les occasions de réfléchir collectivement pour l'avenir sont en réalité relativement rares.

Nos imaginaires ne dépendent pas que de nous, il faut être attentif à ce qui est émergent, au-delà des solutions technologiques ou des écogestes de végétalisation de la ville. La transparence de l'information et des arbitrages à prendre à l'échelle collective est essentielle par exemple. Il faut également réfléchir à ce dont nous allons devoir nous priver, du fait de la sobriété - subie ou anticipée. **Nous devons inventer une sobriété créative au lieu de réfléchir à la privation, réfléchir à la manière dont nous allons faire autrement.**