

INSTITUT
MONTAIGNE



Transition énergétique : solutions solidaires



NOTE JUIN 2022

INSTITUT
MONTAIGNE



Think tank indépendant créé en 2000, l'Institut Montaigne est une plateforme de réflexion, de propositions et d'expérimentations consacrée aux politiques publiques en France et en Europe. À travers ses publications et les événements qu'il organise, il souhaite jouer pleinement son rôle d'acteur du débat démocratique avec une approche transpartisane. Ses travaux sont le fruit d'une méthode d'analyse et de recherche rigoureuse et critique, ouverte sur les comparaisons internationales. Association à but non lucratif, l'Institut Montaigne réunit des chefs d'entreprise, des hauts fonctionnaires, des universitaires et des personnalités issues d'horizons divers. Ses financements sont exclusivement privés, aucune contribution n'excédant 1,5 % d'un budget annuel de 6,5 millions d'euros.

Transition énergétique : solutions solidaires

NOTE – JUIN 2022

*Il n'est désir plus naturel
que le désir de connaissance*

À PROPOS DES AUTEURS

Benjamin Fremaux, Senior Fellow Énergie et Climat, Institut Montaigne

Benjamin Fremaux est président du groupe Idex. Il était auparavant Managing Director chez Messiers Maris & Associés. Spécialisé dans le conseil en fusions et acquisitions dans les secteurs de l'industrie, de l'énergie et des infrastructures, Benjamin Fremaux a auparavant travaillé au ministère de l'Économie et des Finances ainsi que chez Areva. Il est diplômé de l'École Polytechnique et ingénieur du Corps des Mines.

Marin Gillot, chargé d'études Environnement et Énergie, Institut Montaigne

Marin Gillot a rejoint l'Institut Montaigne en tant que chargé d'études en 2021. Il travaille notamment sur les enjeux environnementaux et énergétiques, ainsi que de responsabilité sociale. Marin est diplômé du King's College London en Relations Internationales, et il poursuit un Master de Politique publique (MPP) à Georgetown University. Il a précédemment travaillé à la Banque mondiale et au sein du Abdul Latif Jameel Poverty Action Lab (J-PAL).

TABLE DES MATIÈRES

Descriptif général du projet	7
I. Rapport intermédiaire réalisé par Missions Publiques	11
1. Des attentes citoyennes fortes pour des mesures incitatives et inclusives qui permettent une transition énergétique juste en matière de logement	12
2. Des interrogations à lever sur les évolutions à venir en matière de transport, de consommation et de logement	13
II. Des citoyens aux situations inégales face à la transition énergétique	15
III. Les enjeux de la transition énergétique à l'échelle française	31
1. Des objectifs ambitieux en matière de transition énergétique	31
2. La précarité énergétique : définition et constats chiffrés	33
3. Une transition au rythme encore insuffisant pour atteindre les objectifs climatiques	39
4. Quels dispositifs d'aide aujourd'hui?	41
Recommandations	45
1. Améliorer l'accompagnement technique et financier en matière de rénovation thermique	46
2. Encourager l'essor des différentes mobilités durables	63
3. Faciliter l'accès des ménages modestes à une offre de produits locaux et de qualité	75
4. Cibler l'accompagnement financier sur les ménages les plus modestes	82
Remerciements	88

DESCRIPTIF GÉNÉRAL DU PROJET

L'Institut Montaigne participe au projet *Fair Energy Transition for All* (FETA), dans le cadre duquel la Fondation Roi Baudouin coordonne un consortium de fondations européennes qui tentent de tracer la voie d'une transition énergétique juste pour toutes et tous en Europe. Ce projet regroupe ainsi neuf pays européens : l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal et la Roumanie.

L'objectif affiché est clair : atteindre les objectifs internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sans laisser de côté les personnes les plus fragiles. Le projet s'attelle ainsi à donner la parole à des citoyens en situation de précarité énergétique, qui se trouvent souvent invisibilisés au sein du paysage politique et qui doivent pourtant être placés au cœur des politiques publiques. La mise en œuvre d'une transition énergétique juste implique ainsi de décarboner efficacement notre économie sans sacrifier les impératifs de renforcement de la cohésion sociale, de réduction des inégalités et de création d'alternatives crédibles à destination des salariés qui voient leur activité menacée par cette transition.

Le projet en chiffres

900
citoyens
européens
impliqués



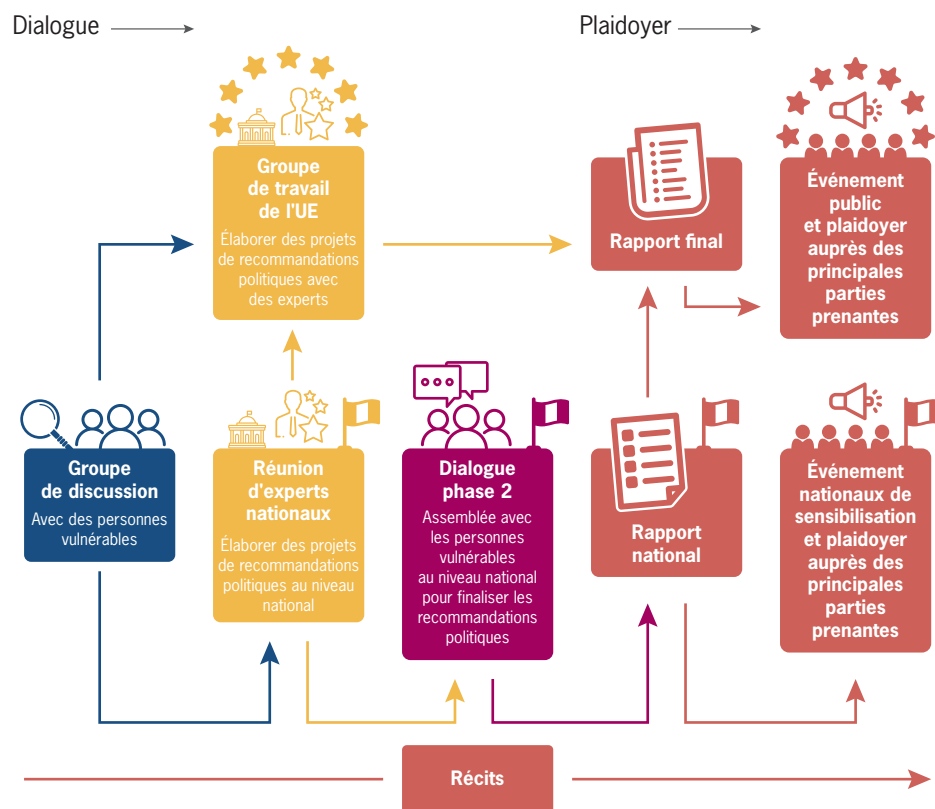
150
experts
consultés au
niveau national
et européen



90
focus groups
organisés
dans 9 pays
européens



Le projet se découpe en **trois phases distinctes**.



Dans un premier temps, 90 *focus groups* ont été organisés à travers l'Europe, soit environ 10 dans chaque pays impliqué dans le projet. En France, ces *focus groups* ont été organisés par Missions Publiques et ont rassemblé 94 participants en situation de vulnérabilité vis-à-vis de la transition énergétique. Recrutés par des structures locales qui s'adressent à des publics divers, ces participants étaient issus de parcours de vie variés – familles monoparentales, familles nombreuses, jeunes actifs, personnes en recherche d'emploi – et appartenaient à différents territoires, de l'urbain au rural – Romainville (93), Maisons-Alfort (94), Villeneuve-d'Ascq (61), Saint-Varent (79), Troyes (60), Millau (22), Toulouse (31) et Saint-Gaudens (31). Cette première étape du projet *Fair Energy Transition for All* a permis de mettre en exergue les attentes et inquiétudes des citoyens français et européens dans le cadre de la transition énergétique.

Missions Publiques : présentation de l'organisation et de ses missions dans le cadre du projet

Missions Publiques est une entreprise indépendante créée en 1998 dont la mission est d'améliorer le dialogue entre citoyens, parties prenantes et décideurs, pour de meilleurs choix collectifs et de meilleures prises de décision, du local au global. Basée à Paris, Bruxelles et Bonn, l'équipe est composée d'une vingtaine de personnes et accompagne les pouvoirs publics, les organisations de la société civile et les entreprises dans la création, la mise en place, l'animation, et l'évaluation de démarches de démocratie participative et de concertation.

Dans le cadre de l'implémentation du projet FETA en France, Missions Publiques a coordonné et animé 10 *focus groups* sur le territoire et le *Fair Energy Forum*, temps conclusif de cette démarche. La plus-value de cette méthodologie itérative de travail visant à alterner les retours d'expériences des personnes touchées par la précarité énergétique, l'analyse et les propositions des experts et les retours complémentaires des participants a permis d'affiner des propositions existantes pour en faire des recommandations abouties.

Dans une seconde phase, l'Institut Montaigne a rassemblé un groupe de travail composé de plusieurs experts issus du monde économique, associatif ou de la recherche. Sur la base des résultats des *focus groups* menés par Missions Publiques, et d'un rapport préliminaire dressé en conséquence, ce groupe de travail a été chargé de transformer les attentes et inquiétudes des citoyens en recommandations actionnables par les pouvoirs publics. Une fois les recommandations stabilisées, celles-ci ont été présentées à l'occasion d'un *Fair Energy Forum*, qui s'est tenu le vendredi 10 juin 2022 à Paris. Durant une journée de travail, 15 citoyennes et citoyens (*a minima* un représentant par *focus group* organisé) avaient l'opportunité de réagir et d'enrichir les propositions élaborées par les experts sur la base de leurs travaux. Les membres du groupe de travail ont également été conviés à la discussion, et les retours issus ont été intégrés à la note qui suit.

Ces différentes étapes ont permis d'aboutir à la rédaction du rapport national qui suit, publié par l'Institut Montaigne. Après avoir rappelé les principaux points

d'attention soulevés par les citoyens interrogés par Missions Publiques à l'occasion de la première phase du projet, ce travail détaille les grands enjeux liés à la transition énergétique sur le territoire français. Par la suite, il propose un panel de sept *personae* pensées pour représenter la diversité des situations de vulnérabilité face à la transition énergétique. Enfin, la dernière section du document avance une liste de 11 recommandations à l'attention des pouvoirs publics français. La mise en œuvre de ces propositions doit permettre d'accompagner efficacement les citoyens les plus vulnérables dans le cadre de cette transition, pour parvenir à atteindre les objectifs nationaux en matière de réduction des émissions de GES de façon juste pour toutes et tous.

Les conclusions de ce travail sont, par nature, orientées pour satisfaire la réalité de la situation française en matière de vulnérabilité face à la transition énergétique. Néanmoins, la démarche portée par la Fondation Roi Baudoin reste d'envergure européenne. À cet effet, un processus similaire aux trois étapes détaillées ci-dessus a été pensé, sous la direction de la Fondation Roi Baudoin et de l'organisme Ifok, à l'échelon continental. Un groupe d'experts sera ainsi chargé d'identifier les principaux points de blocages qui persistent à l'échelon européen et de penser des recommandations à l'attention de la Commission européenne, dans le cadre d'un processus qui s'étalera jusqu'à la fin de l'année 2022.

RAPPORT INTERMÉDIAIRE RÉALISÉ PAR MISSIONS PUBLIQUES

À l'issue de la première phase du projet, notre partenaire Missions Publiques a dressé un rapport intermédiaire qui souligne les attentes et inquiétudes principales telles que formulées par les citoyens ayant participé aux *focus groups*.

Typologie des *focus groups*

Afin de garantir la représentativité du processus engagé dans la première phase du projet, Missions Publiques a travaillé avec plusieurs structures locales pour constituer des *focus groups* rassemblant une diversité de participants et de vécus. À cet effet, un total de neuf structures a été mobilisé à travers le territoire : une mission locale, des maisons des solidarités, des associations, des centres socioculturels et un centre communal d'action sociale.

En France, les *focus groups* conduits ont rassemblé 59 % de femmes et 41 % d'hommes. Au sein de ce panel, une majorité de citoyens appartenait à la tranche d'âge 35-49 ans (41 %), tandis que 26 % avaient entre 50 et 64 ans, 25 % entre 18 et 25 ans et 9 % respectivement entre 25 et 34 ans ou plus de 64 ans. La composition des *focus groups* respectait également une diversité de diplômés : si 25 % des participants étaient diplômés au moins à hauteur d'un Bac+2, 22 % n'étaient pas allés plus loin que le baccalauréat, 32 % avaient suivi une formation de type CEP, BEPC, CAP ou BEP et 21 % n'avaient pas de diplôme. Enfin, 51 % des citoyens interrogés étaient sans emploi, tandis que 15 % étaient retraités.

.../...

De la même manière, certaines caractéristiques des *focus groups* méritent d'être soulignées :

- 64 % des citoyens interrogés déclaraient vivre en « zone urbaine » ;
- 67 % des citoyens interrogés touchaient des aides sociales lors de la tenue des *focus groups* ;
- 81 % des citoyens interrogés vivaient dans un logement loué et, parmi eux, deux tiers habitaient un logement social.

De cet exercice, mené par Missions Publiques entre septembre et novembre 2021, ressortent trois groupes de personnes : (i) les citoyens éloignés des questions liées à la transition énergétique, qui n'agissent pas car ils ont le sentiment que cela aurait un impact trop important sur leur mode de vie et un impact trop limité sur la transition (une minorité), (ii) les citoyens qui décident d'agir de façon individuelle, sans pour autant constater un réel impact (une majorité) et (iii) les citoyens actifs sur le sujet, qui souhaitent agir collectivement en plus de leur action individuelle sans nécessairement savoir comment s'y prendre (un tiers).

Dans le détail, quelques conclusions peuvent être tirées en matière d'attente des citoyens les plus vulnérables à l'aune de la transition énergétique.

1. Des attentes citoyennes fortes pour des mesures incitatives et inclusives qui permettent une transition énergétique juste en matière de logement

Les échanges ont mis en avant la place importante accordée à la conduite de la transition énergétique dans le secteur de l'habitat et du logement, et ceci davantage qu'en matière de transport. Cette tendance s'appuie sur le sentiment que l'énergie est un bien essentiel, conviction partagée entre personnes sensibilisées ou non aux enjeux de transition écologique. À ce titre, plus que la réduction de la consommation d'énergie en elle-même, les citoyens estiment que le but ultime de la transition énergétique doit être la lutte contre le mal-logement, l'accès à l'énergie étant vu comme un élément central.

Ce caractère vital de l'énergie appelle à mener une transition inclusive. Face à l'augmentation des prix de l'énergie, il apparaît important de ne pas creuser les inégalités existantes dans le cadre de la transition énergétique, et de prêter une attention

soutenue aux plus précaires. Pour cela, une préférence forte a été exprimée pour que la transition soit menée au moyen de mesures incitatives et d'aides plutôt que de contraintes réglementaires. Ce caractère inclusif se retrouve également dans la crainte exprimée par les citoyens que cette transition ne se fasse au moyen de technologies – numériques, notamment – qui viendraient dégrader le lien social.

Outre le caractère inclusif de la transition, sa dimension collective a été rappelée à plusieurs reprises par les citoyens interrogés. Ainsi, s'est exprimée la peur que les efforts ne soient encore principalement demandés aux catégories les plus défavorisées de la population. À l'inverse, les citoyens ont mis en avant la nécessité d'avoir une démarche explicative sur le caractère collectif des mesures adoptées et de mettre en avant l'idée qu'un effort commun est à mener. Afin d'endiguer le sentiment grandissant de résignation et de rendre visible l'impact des gestes individuels, il importe d'accroître la communication sur les efforts collectifs à mettre en œuvre et leurs conséquences.

Enfin, les échanges ont souligné la nécessité de continuer à simplifier l'existant, ceci en communiquant davantage auprès des publics ciblés, en facilitant le suivi des dossiers, en assurant des retours plus précis ou bien en mettant davantage de guichets uniques et physiques. Nombre de personnes précaires hésitent ainsi à demander des aides par peur de ne pas remplir les conditions requises ou de devoir faire face à une complexité administrative particulière. Un accompagnement personnalisé est dès lors primordial.

2. Des interrogations à lever sur les évolutions à venir en matière de transport, de consommation et de logement

En matière de transport, l'évolution vers des déplacements plus verts, moins nombreux ou faisant moins appel à la voiture individuelle amène les participants à s'inquiéter à plusieurs titres. D'abord, de l'enclavement que cela pourrait causer dans certains territoires (outre-mer, ruralité). Ensuite, de la difficulté de rejoindre les centre-villes en cas d'interdiction de la voiture dans ces zones (bien que l'installation de parkings-relais soit vue comme une solution acceptable). De même, de la nécessité de maintenir des déplacements professionnels. Enfin, d'un isolement croissant lié à l'essor du télétravail. Dans tous les cas, la fin de la voiture individuelle n'apparaît pas comme une solution possible pour les participants des *focus groups*.

En termes de consommation, l'enjeu premier reste le prix, et ce indépendamment de l'impact carbone. Il existe donc un vrai défi de conciliation entre produits locaux et de qualité et prix réduits. Des opportunités diverses sont identifiées grâce à l'essor du numérique (accroissement de l'offre de service, e-commerce et ruralité), bien que cela ne puisse occulter le risque d'isolement social ou la nécessité d'assurer une distribution jusqu'au dernier kilomètre à travers le territoire.

Sur la question du logement, un frein majeur mis en avant par les citoyens est celui de la relation entre locataires et bailleurs, que ces derniers soient bailleurs sociaux ou propriétaires particuliers. Le manque de considération des bailleurs pour la rénovation énergétique des logements est ainsi souvent souligné, au même titre que l'impuissance des locataires sur ce sujet.

De manière générale, les participants ont mis en avant leur inquiétude face à la possibilité d'une perte de lien social (avec, notamment, le développement des nouvelles technologies). Pour eux, la clé d'une transition énergétique réussie réside dans le maintien de ce lien social et d'une certaine forme de solidarité.

DES CITOYENS AUX SITUATIONS INÉGALES FACE À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

En partant des préoccupations et des attentes soulevées par les citoyens à l'occasion des *focus groups*, une série de *personae* a été imaginée, en lien étroit avec les experts mobilisés par l'Institut Montaigne en un groupe de travail. Ces profils-types doivent permettre d'illustrer la diversité des citoyens vulnérables rencontrés à l'occasion des *focus groups* et, de la même manière, la pluralité des problématiques auxquels ils se trouvent confrontés. Au total, l'Institut Montaigne propose à l'étude sept profils-types et une série de problématiques spécifiques associées dans le cadre de la transition énergétique. Pour chaque profil, un *verbatim* issu des *focus groups* gérés par Missions Publiques doit permettre d'illustrer la description qui précède.

Profils-types

PROFIL N° 1 – LES LAMBERT, 75 ANS, RETRAITÉS HABITANT UN VILLAGE



Descriptif

Couple de retraités de 75 ans, les Lambert vivent dans un village de 600 habitants. Monsieur Lambert était mécanicien et Madame Lambert aide-soignante. En dépit de leurs habitudes de consommation peu dispendieuses, ils constatent que leurs pensions cumulées, d'un montant de 2 000 euros par mois, suffisent de moins en moins à couvrir leurs besoins. Du fait de l'augmentation générale des prix – après deux longues années de contraintes imposées par la crise sanitaire – les Lambert devront, en 2022 et une nouvelle fois, renoncer à leurs vacances annuelles organisées par l'association qui gère la recyclerie dans laquelle ils sont bénévoles. Optant volontiers pour des destinations extra-communautaires, ces voyages en groupe étaient une fois l'an l'occasion de faire des rencontres.

À 25 kilomètres de leur domicile, les locaux de la recyclerie où ils se rendent deux fois par semaine sont situés dans une ville de 8 000 habitants. C'est ici qu'ils bénéficient de l'essentiel des services quotidiens. Par ailleurs, l'état de santé de Monsieur Lambert nécessitant un suivi régulier, ils doivent se rendre à 100 kilomètres de chez eux à raison d'une à deux fois par mois pour des rendez-vous médicaux. Dans cette ville vivent leurs petits-enfants, qu'ils se font un plaisir de garder le week-end quand leur fils part en déplacement. Les Lambert sont propriétaires d'un véhicule diesel de type monospace de vingt ans d'âge, que Monsieur Lambert entretient avec vigilance mais qui consomme une moyenne de 9 litres pour 100 kilomètres. Confrontés à la flambée des prix des carburants, les Lambert considèrent ne pas avoir les moyens d'investir dans un nouveau véhicule et limitent donc leurs trajets quotidiens. Ils craignent de moins voir leurs amis et leurs petits-enfants avec le temps.

Enfin, les Lambert habitent un petit immeuble de quatre appartements en copropriété, dont deux sont inoccupés du fait d'indivisions anciennes. Leurs uniques voisins sont d'autres retraités modestes. L'ensemble du bâti nécessiterait d'être rénové, la toiture en priorité dont la vétusté est avancée. L'immeuble est chauffé au fioul grâce à une chaudière collective. Comme leurs voisins immédiats, les Lambert ne parviennent pourtant pas à mobiliser les autres copropriétaires afin de réaliser l'ensemble des rénovations. Craignant leur coût ainsi que leur durée, ils s'accommodent donc de la situation.

Verbatim issus des focus groups menés par Missions Publiques

Personne 1 : « Pour une transition juste il faudrait une évolution des salaires (et des pensions) car cette transition engendrera une hausse des coûts. »

Personne 2 : « Les ruraux doivent être plus organisés que les urbains, on ne peut pas faire les courses en bas de chez nous. »

Problématiques spécifiques associées au profil

- Une **forte résistance** aux changements de comportement au quotidien ;
- Un **accès difficile à une information complète** sur les dispositifs d'accompagnement à la rénovation, qui sont perçus comme complexes ;

- Une **faible capacité d'investissement** dans un véhicule et la rénovation thermique, avec un accès difficile au financement, notamment bancaire ;
- Une **forte dépendance au carbone**, avec peu de transports en commun ;
- Une **incapacité à mobiliser les propriétaires d'une copropriété** à engager une rénovation du bâti.

PROFIL N° 2 – ANISSA, MÈRE ISOLÉE HABITANT EN PÉRIPHÉRIE D'UNE MÉTROPOLE



Descriptif

Anissa, 46 ans, vit en périphérie d'une grande métropole où elle élève seule ses deux enfants. Marc, 19 ans, est étudiant et Zoé, 12 ans, est élève au collège.

Anissa est fonctionnaire de catégorie C et dispose, après versement d'une pension alimentaire et de prestations sociales, d'un budget mensuel de 1 632 euros.

Locataires, Anissa et ses enfants vivent dans un logement mal isolé et ancien qui les oblige à laisser le chauffage allumé toute la journée en hiver de façon à y conserver une température supérieure à 20°C. Sur les conseils de Marc, elle a contacté un conseiller énergie qui lui a proposé un panel complet de mesures à adopter afin de réduire sa consommation d'énergie. Néanmoins, et en dépit de l'application des recommandations communiquées, elle ne constate pas de différence sur ses factures d'électricité et de gaz, si ce n'est la hausse régulière de leur montant. Elle dispose d'un ensemble de produits électroménagers relativement anciens, dont elle considère le remplacement injustifié. Elle impute sa situation à la vétusté des équipements de son bâtiment d'habitation.

Disposant d'un parking sur son lieu de travail, elle trouve au quotidien plus commode de prendre son véhicule pour effectuer les 27 kilomètres qui séparent son domicile de son administration. Cela lui permet par ailleurs de déposer Zoé au collège. En effet, malgré la continuité urbaine entre son domicile et son travail, les solutions de transports en commun prendraient bien trop de temps matin et soir, tandis qu'en voiture 30 minutes, dont 15 minutes sur autoroute, suffisent. En fin de semaine, elle utilise de nouveau son véhicule afin de se rendre à l'hypermarché le plus proche. Son immeuble étant situé dans un grand ensemble résidentiel, le premier commerce de proximité est à 10 minutes de marche. Elle profite donc de ses trajets quotidiens entre son travail et son domicile pour effectuer des achats d'appoint.

Marc dispose pour ses études d'une bourse sur critères sociaux de 332 euros par mois, sa seule source de revenus. En semaine, il essaie de prendre quotidiennement les transports en commun pour se rendre à son université, mais il lui arrive de demander à sa mère d'effectuer un crochet pour l'y déposer. Le week-end, il emprunte souvent le véhicule de Anissa pour aller voir ses amis.

L'ex-époux de Anissa, Édouard, est chauffeur de poids-lourds. Il craint de perdre son emploi du fait de la perte de compétitivité enregistrée par son entreprise par rapport à ses concurrents européens et au e-commerce. Le coût croissant des carburants et l'absence de développement de solutions alternatives au transport routier accentuent son anxiété.

Verbatim issus des focus groups menés par Missions Publiques

Personne 1 : « Une transition juste c'est une transition qui permette à chacun de contribuer à son niveau, à son échelle. »

Personne 2 : « J'ai dû déménager car mon logement était mal chauffé et humide. Mes enfants ne cessaient de tomber malades : pneumonies, maladies respiratoires... Aujourd'hui c'est mieux, mais j'habite au-dessus d'une grande voie routière et je vois la pollution se déposer sur les rideaux du salon jour après jour. »

Problématiques spécifiques associées au profil

- Un **sentiment d'impéritie** face aux enjeux de la transition : échelle trop faible, absence de partage de pratiques nouvelles dans son environnement social, relation de dépendance au bailleur ;
- Une consommation dominée par des produits manufacturés d'importation et des denrées emballées distribuées par des grands groupes ;
- Un **coût prohibitif** pour remplacer l'électroménager et chauffer correctement le logement mal isolé ;
- Une conviction forte que la transition écologique n'induit que d'importants coûts et contraintes ;
- Un sentiment de **déclassement** : des écarts générationnels croissants et une renonciation à agir.

PROFIL N° 3 – LES ROSSI, 42 ANS, VIVANT À PROXIMITÉ D'UN GRAND BASSIN INDUSTRIEL



Descriptif

Les Rossi sont les parents de quatre enfants mineurs. Après versement des prestations sociales, ils disposent d'un budget mensuel de 3 270 euros. Arnaud est chef d'équipe sur un site gazo-intensif et Jeanne infirmière.

Le couple est propriétaire de deux véhicules, qu'ils utilisent quotidiennement pour se rendre sur leurs lieux de travail, tous deux situés à moins de 10 kilomètres du domicile. Ils ne disposent pas d'offres de transports en commun, sauf pour leurs trois aînés qui se rendent au lycée et au collège grâce au transport scolaire.

Arnaud et Jeanne vivent dans l'ancienne maison des parents de cette dernière, qui n'a été que peu rénovée depuis 40 ans. Les installations présentes ne sont pas à jour des dernières normes, notamment au niveau électrique. Elle est par ailleurs chauffée au gaz. Ils hésitent à la mettre en vente pour acheter une habitation neuve, le coût et la complexité des travaux à réaliser sur leur habitation ne leur paraissant pas à leur portée. Ils savent qu'il existe des aides à la rénovation mais cela leur paraît trop compliqué. Eu égard aux déperditions d'énergie de leur logement et au prix du gaz, les Rossi ont pratiquement renoncé à se chauffer.

Par ailleurs, Arnaud s'interroge sur la pérennité de son emploi compte tenu des ambitions affichées par l'UE en matière d'émissions de GES. Il ne comprend pas que la France s'impose des objectifs très contraignants quand les grands pays manufacturiers disposent encore d'outils de production alimentés grâce au charbon.

Verbatim issu des focus groups menés par Missions Publiques

Personne 1 : « Une transition juste c'est une transition pensée à l'échelle globale et internationale, pas seulement pour les pays développés. »

Problématiques spécifiques associées au profil

- Une **faible offre de transports en commun**, particulièrement pour se rendre sur le lieu de travail ;
- Une méconnaissance des normes d'isolation en vigueur et des dispositifs d'aide à la rénovation ;
- Un **renoncement à agir** et l'acceptation d'une situation de précarité énergétique, avec une facture d'énergie qui incite à ne plus se chauffer ;
- Des craintes relatives à la pérennité de l'emploi pour le mari.

PROFIL N° 4 – BRUNO, 30 ANS, DEMANDEUR D'EMPLOI



Descriptif

Bruno vit dans une station balnéaire de la Côte d'Azur. Sans diplôme, il occupe chaque année des emplois saisonniers dans le secteur du tourisme et constate que, en dépit de l'importance accordée au sujet de la transition énergétique dans les médias, les comportements n'évoluent pas dans son environnement social et professionnel.

Il craint néanmoins que la transition énergétique ne fasse progressivement et durablement baisser l'activité touristique, obérant sa capacité à trouver un emploi. Cette transformation lui paraît uniquement être un sujet de niche très technique, qui ne conduira qu'à limiter les déplacements et donc le nombre de vacanciers en villégiature dans sa région.

Par ailleurs, son conseiller emploi et formation ne l'a jamais aiguillé vers des formations lui permettant d'envisager une évolution de compétences en lien avec la question énergétique. Il ignore donc tout des nécessités du marché de l'emploi à ce sujet.

Verbatim issu des focus groups menés par Missions Publiques

Personne 1 : « C'est trop tard, la volonté de la nature c'est comme ça. »

Problématiques spécifiques associées au profil

- Un **manque d'intérêt** certain, la transition énergétique étant vue comme une menace ;
- Une **absence d'information** sur d'éventuelles formations pouvant conduire à un recrutement sur un emploi lié à la transition énergétique ;
- Un constat que rien n'évolue substantiellement autour de soi : économie saisonnière de services, densification des littoraux, etc.

PROFIL N° 5 – LES MÜLLER, ÉLEVEURS PORCINS EN AGRICULTURE BIOLOGIQUE



Descriptif

Les Müller sont à la tête d'une exploitation porcine en agriculture biologique et ont deux enfants mineurs. Ils dégagent un salaire de 1 200 euros net par mois et par personne. Ils se sentent particulièrement concernés par la question écologique. Pourtant, ils craignent que l'application de mesures contraignantes sur le plan énergétique ne porte fortement atteinte à leur modèle économique. Leurs coûts de production croissent continuellement (alimentation, énergie) sans que cela ne se répercute sur leur prix de vente du fait de la pression exercée par le système de distribution.

Jérôme et Lucie ont donc fait évoluer leur offre en revendant directement une part de leur production sur des marchés locaux. Ils prennent ainsi quotidiennement leur véhicule professionnel pour sillonner les villes alentour, mais les coûts que cela induit compensent lourdement la marge supplémentaire générée par ce type de commerce.

Jérôme et Lucie sont équipés d'un vélo électrique, acheté d'occasion sur une plateforme de vente entre particuliers, qui leur permet quotidiennement de faire les 3 kilomètres qui séparent leur exploitation, où ils vivent, de la ville la plus proche.

Verbatim issus des focus groups menés par Missions Publiques

Personne 1 : « Il ne faut pas demander uniquement des changements aux consommateurs mais aussi aux producteurs. »

Personne 2 : « Si les grandes entreprises ne font pas d'effort, nous n'y arriverons pas. »

Problématiques spécifiques associées au profil

- Un **découragement** face à la hausse du coût des matières premières et à la perte de rentabilité afférente ;
- Un **besoin de soutien fort** de la part des pouvoirs publics à l'agriculture durable, notamment face au poids de la grande distribution ;
- L'absence d'une chaîne de distribution alternative et locale ;
- Une forte **dépendance au « carbone »**, avec un véhicule professionnel très consommateur, qu'il est difficile de remplacer ;
- Des difficultés à investir.

PROFIL N° 6 – LES HARDING, 50 ANS, 5 ENFANTS



Descriptif

Les Harding vivent dans une ville moyenne de 15 000 habitants et ont cinq enfants, dont quatre à charge. Ben est artisan du bâtiment à son propre compte et Sylvie mère au foyer. Ben parvient à dégager un revenu mensuel moyen de 2 500 euros qui constitue, hors prestations sociales, l'unique revenu du foyer.

Ben se déplace tous les jours au volant de son véhicule utilitaire pour se rendre sur des chantiers. Il effectue plus de 30 000 kilomètres par an dans un véhicule ancien, acheté d'occasion. En dépit de la possibilité de réduire ses frais de déplacement grâce à différents dispositifs fiscaux liés aux véhicules utilitaires, il ne parvient pas à dégager une marge suffisante pour investir dans un nouveau véhicule moins polluant du fait de l'augmentation des prix des carburants. Il ne considère pas

l'investissement comme rentable au regard de l'effort auquel il devrait consentir en contractant un nouveau prêt.

Il constate que les demandes de ses clients se font de plus en plus précises en matière de consommation d'énergie et que cela a une conséquence inflationniste sur le montant de ses devis. Son activité perd fortement en compétitivité tandis que de grandes entreprises parviennent à pratiquer des prix attractifs.

Il ignore s'il est envisageable de faire évoluer son activité afin de s'orienter sur des marchés moins captifs pour ces entreprises. Le pouvoir d'achat de ses clients étant de plus en plus contraint, il est convaincu que cela aura une influence déterminante et pérenne sur la demande en matière d'artisanat.

Sur le plan individuel, les Harding habitent dans un immeuble HLM de centre-ville. Cette localisation permet chaque matin à Sylvie d'accompagner à pied leurs benjamins à l'école. Elle en profite pour réaliser, sur le retour, la quasi intégralité des achats nécessaires au foyer, ce qui permet au couple de limiter l'usage de leur véhicule aux achats les plus volumineux.

Problématiques spécifiques associées au profil

- Une activité professionnelle pénalisée par un **coût du carburant** trop élevé, et alors qu'il est difficile d'acheter un véhicule moins émetteur ;
- Une **méconnaissance des aides** ;
- Une **perte de compétitivité** face à de grandes entreprises capables de réaliser les investissements nécessaires et aux prix plus attractifs ;
- Une **méconnaissance des nouvelles réglementations et formations** en vigueur pour satisfaire la demande en matière de transition énergétique.

PROFIL N° 7 – JOSEPH, 21 ANS, ÉTUDIANT ULTRAMARIN EN MÉTROPOLE



Descriptif

Joseph a quitté la Guadeloupe pour Paris, où il suit un cursus de master à l'université. Grâce au versement d'une bourse sur critères sociaux et à son travail d'appoint de 10 heures par semaine dans un commerce, il dispose d'un revenu mensuel de 828 euros.

Il privilégie l'usage des transports en commun pour l'ensemble de ses déplacements mais est contraint de prendre l'avion pour rentrer voir sa famille. Le coût du transport aérien lui est de plus en plus prohibitif, de sorte que Joseph ne puisse dorénavant rentrer en Guadeloupe qu'une fois par an grâce au Passeport-Mobilité Études mis en place par l'Agence de l'Outre-mer pour la mobilité (LADOM).

Bien qu'il se sente très concerné par les enjeux de transition énergétique, Joseph considère qu'en sa qualité d'étudiant urbain, habitant une résidence étudiante, il ne dispose pas de leviers d'action à son échelle pour faire évoluer sa consommation d'énergie. Il souhaiterait consommer des produits issus de circuits courts mais considère qu'ils sont bien trop chers par rapport à ceux des grandes marques distribuées dans les supermarchés.

Joseph vit dans une résidence étudiante gérée par un bailleur social. Elle vient d'être rénovée, l'intégralité des équipements sont électriques et le chauffage individuel. Malgré la mutualisation des charges de fluides, Joseph est particulièrement attentif à sa consommation d'électricité. Grâce à la diffusivité thermique du bâtiment, il ne chauffe que très peu son logement, privilégiant de se couvrir.

Problématiques spécifiques associées au profil

- Une **difficulté à s'approvisionner en denrées produites localement**, trop chères, et distribuées dans des petits commerces de proximité ;
- Une **frustration quant à l'absence d'engagement collectif** sur les questions écologiques, liée pour partie à une méconnaissance des opportunités d'engagement associatif.

LES ENJEUX DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE À L'ÉCHELLE FRANÇAISE

La transition énergétique entend transformer un système énergétique pour diminuer son impact environnemental. Ceci se traduit à la fois par un changement dans les sources d'énergie utilisées, avec une transition des énergies fossiles vers des énergies propres, et par une réduction des consommations d'énergie, qui doit permettre de tendre vers une forme de « sobriété énergétique ». Concept de plus en plus repris dans le débat public, la sobriété énergétique correspond à une diminution volontaire et organisée des consommations d'énergie grâce à un changement des modes de vie et des habitudes de consommation.

1. Des objectifs ambitieux en matière de transition énergétique

Au niveau français, les différentes politiques publiques adoptées et mises en œuvre en matière de transition énergétique s'inscrivent dans le cadre plus large du développement d'une **ambition climatique forte au niveau de l'UE**. Afin de respecter la trajectoire fixée par l'Accord de Paris sur le climat, qui prévoit le maintien de l'augmentation de la température mondiale « nettement en dessous de 2°C », et si possible sous les 1,5°C, les 27 États-membres se sont engagés¹ à **atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050**. Pour réussir cet objectif, la Commission européenne a adopté un ensemble de propositions, le *Green Deal*, qui vise notamment un objectif intermédiaire de réduction de 55 % des émissions de GES d'ici à 2030 et par rapport à 1990. Cette stratégie inclut l'adoption d'un objectif de rénovation de 35 millions de bâtiments d'ici à 2030, en favorisant les rénovations lourdes, ou encore l'interdiction de la vente de véhicules thermiques à compter de 2035.

¹ Commission européenne, « 2050 long-term strategy », *European Commission*, 2022.
https://ec.europa.eu/clima/eu-action/climate-strategies-targets/2050-long-term-strategy_en

Afin d'atteindre la neutralité carbone, la France s'est dotée de plusieurs objectifs qui concernent directement le mode de vie des ménages avec l'adoption d'une **Stratégie Nationale Bas-Carbone** (SNBC). Introduite par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et révisée tous les cinq ans, cette feuille de route identifie des objectifs sectoriels et définit une trajectoire vers la neutralité carbone en 2050. Pour ce faire, elle présente des objectifs de court et moyen terme à respecter, appelés les « budgets carbone ». Le budget carbone pour la période 2015-2018 était de 441 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂eq), finalement dépassé à 458 MtCO₂eq, tandis que celui de la période 2019-2023 est de 422 MtCO₂eq après une révision à la hausse en 2020.

En matière de logement, la loi LTECV a fixé comme objectif **une rénovation de l'ensemble du parc immobilier en fonction des normes « Bâtiment Basse Consommation » (BBC) d'ici à 2050**. Ces normes garantissent que les logements ne consomment pas plus de 50 kWh/m² d'énergie primaire, soit le niveau le plus vertueux du diagnostic de performance énergétique (DPE). Ceci implique un parc de logements fortement isolés, avec peu de déperditions d'énergie et donc des consommations d'énergie faibles. La nouvelle SNBC d'avril 2020 fixe comme objectif la réalisation de 370 000 rénovations complètes équivalentes à partir de 2022, puis de 700 000 entre 2030 et 2050, afin de réduire les émissions de GES du secteur du logement de 49 % d'ici à 2030 et par rapport à 2015. Ceci implique de multiplier par deux l'investissement public et privé à partir de 2024 par rapport à la période 2016-2018, d'après l'institut de l'Économie pour le Climat (I4CE).

En matière de transport, la SNBC fixe pour objectifs la vente de **35 % de véhicules neufs électriques ou à hydrogène en 2035, puis de 100 % en 2040, et une réduction des émissions de GES de 28 %** pour le secteur d'ici à 2030 et par rapport à 2015. Ce dernier enjeu doit s'accompagner d'une interdiction à la vente des véhicules thermiques au même horizon, qui est cette fois inscrite dans la loi d'orientation des mobilités (LOM). Cette même stratégie entend favoriser le recours au covoiturage, aux transports en commun et aux modes de transport actifs, comme le vélo.

Enfin, en matière d'alimentation, la SNBC entend favoriser une modification des habitudes alimentaires pour donner une place plus grande aux légumineuses, légumes et fruits, limiter la consommation de viandes et développer les circuits courts. L'enjeu est ainsi de promouvoir **une alimentation diversifiée, locale, de saison et de qualité, associée à une réduction du gaspillage alimentaire**.

2. Le défi d'une transition juste, renforcé par la hausse des prix des énergies fossiles

Objet de cette note, la transition énergétique se doit d'embarquer les ménages les plus fragiles.

Ménages modestes et ménages vulnérables

Différents publics peuvent être visés par les mesures favorisant une transition énergétique juste. **La notion de ménage modeste** n'est pas définie uniformément, et peut dès lors être assez variable. Toutefois, il est possible de se référer aux barèmes retenus par l'Anah², qui estime qu'un ménage très modeste a des ressources inférieures à 15 262 euros par an (21 123 euros en Île-de-France) pour une personne seule, tandis qu'un ménage modeste a des ressources annuelles inférieures à 19 565 euros (25 714 euros en Île-de-France) pour une personne seule. En comparaison avec la répartition des ménages selon leur revenu faite par l'Insee³, cela revient à prendre en compte 20 % à 25 % des ménages aux revenus les plus faibles (voire 40 % pour les barèmes en Île-de-France).

À ces ménages modestes, s'ajoute la notion de **ménages vulnérables**. Ce terme peut inclure les ménages aux revenus faibles, mais aussi recouvrir d'autres catégories de personnes, à l'instar des ménages aux revenus plus importants qui se trouvent fortement exposés à une augmentation du prix des carburants, en l'occurrence les ménages aux revenus plus importants mais fortement exposés à une augmentation du prix des carburants du fait d'un logement énergivore, d'une dépendance à la voiture ou de longues distances parcourues pour les déplacements du quotidien. Un ménage exposé à la précarité énergétique (cf. *infra*) pourra ainsi disposer de ressources supérieures aux plafonds de l'Anah tout en dépensant plus de 8 % de son budget dans l'énergie, aboutissant à fragiliser sa situation.

Bien que disposant d'une empreinte carbone plus faible que les ménages aisés, **les ménages modestes sont davantage exposés aux questions énergétiques et**

² Agence nationale de l'habitat, « Les conditions de ressources », Agence nationale de l'Habitat, 5 janvier 2022, <https://www.anah.fr/proprietaires/proprietaires-occupants/les-conditions-de-ressources/>

³ Insee, Revenus et patrimoine des ménages, Édition 2021, 27 mai 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5371304>.

à leurs conséquences, notamment en cela qu'ils possèdent des équipements et habitent des logements généralement plus consommateurs. Ceci pèse proportionnellement davantage sur le budget des Français les plus modestes, et risque de freiner leurs actions en faveur de la transition. Pour ces populations, les bénéfices d'une transition énergétique juste pour toutes et tous seraient donc importants, et ce aussi bien en matière de confort et de santé que de gains financiers. Ces bénéfices seraient d'autant plus importants qu'ils s'inscrivent dans **un contexte de hausse des prix de l'énergie**. Après plusieurs années de modération, cette augmentation atteignait 21,1 % en février 2022⁴ pour les prix de l'énergie par rapport à février 2021, avec une accélération ces derniers mois (hausse de 28 % sur un an glissant en mai 2022⁵) et une hausse qui touche l'ensemble des énergies (augmentation de 4,9 % pour l'électricité, de 47,1 % pour le gaz et de 22,4 % pour l'essence en février 2022).

En matière de logement, **les ménages modestes voire très modestes représentent 50 % des résidents des passoires thermiques**, soit les logements classés F ou G d'après le diagnostic de performance énergétique, tandis que 62 % des occupants de ces logements énergivores ont plus de 60 ans. Cette occupation des passoires thermiques en majorité par des ménages modestes les met en situation de précarité énergétique⁶, en les forçant à consacrer davantage de leurs dépenses au chauffage ou à réduire leur consommation au risque de s'exposer au froid. Ainsi, les études de l'Observatoire national de la précarité énergétique (ONPE) indiquent que 11,9 % des ménages français ont dépensé plus de 8 % de leur revenu pour se chauffer en 2019-2020, et que 14 % ont souffert du froid au sein de leur domicile. Dans 40 % des cas, cela était dû à une mauvaise isolation. Par ailleurs, 53 % des ménages ont ainsi eu recours à des stratégies de restriction de chauffage en 2020.

La précarité énergétique : définition et constats chiffrés

La précarité énergétique fait l'objet d'une définition dans l'article 1-1 de la loi Grenelle II⁷. Ainsi, les personnes en situation de précarité énergétique éprouvent « des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de [leurs] besoins élémentaires en raison de l'inadaptation de [leurs] ressources ou de [leurs] conditions d'habitat. » .../...

Trois indicateurs principaux sont utilisés pour compter le nombre de personnes concernées par la précarité énergétique, qui se recoupent partiellement entre eux :

- le taux d'effort énergétique : un ménage est considéré en situation de précarité énergétique si ses dépenses énergétiques pour le logement sont supérieures à 8 % du revenu. De plus, le revenu disponible par unité de consommation du ménage doit être inférieur au 3^e décile de revenu par unité de consommation. Le taux d'effort énergétique est parfois corrigé de la météo pour prendre en compte les conséquences d'une météo plus clémente ;
- le ressenti au froid : cet indicateur, calculé à partir des résultats d'un sondage, vise à comptabiliser le nombre de ménages qui souffrent du froid au cours de l'hiver. Sont considérés comme en situation de précarité énergétique les ménages qui déclarent avoir ressenti une sensation de froid pendant au moins 24 heures au cours de l'hiver, et qui se trouvent dans les trois premiers déciles de niveau de vie. Cet indicateur a vocation à compléter le premier : certains ménages restreignent leur consommation, qui passe sous la barre des 8 % de leur revenu, mais ressentent par conséquent le froid dans leur logement ;
- l'indicateur « bas revenus dépenses élevées » : cet indicateur combine deux conditions, l'une sur la dépense d'énergie des ménages, l'autre sur le revenu restant une fois déduites les dépenses de logement (à l'exclusion des dépenses d'énergie). Les revenus doivent être inférieurs au seuil de pauvreté, et les dépenses énergétiques supérieures à la médiane nationale.

.../...

4 Insee, « Indice des prix à la consommation – résultats provisoires (IPC) - mars 2022 », Insee, 31 mars 2022, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6325575>

5 Insee, « Indice des prix à la consommation – résultats provisoires (IPC) - mai 2022 », Insee, 31 mai 2022, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6448356>

6 La précarité énergétique est définie par l'article 1-1 de la loi Grenelle II comme la difficulté à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction des besoins élémentaires en raison de l'inadaptation des ressources ou des conditions d'habitat. Elle peut notamment être évaluée à partir du taux d'effort énergétique, si les dépenses énergétiques pour le logement sont supérieures à 8 % du revenu du ménage, et à partir du ressenti au froid.

7 Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, disponible à <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000022470434/>

Une notion proche de celle de précarité énergétique est celle de vulnérabilité énergétique. D'après l'Insee⁸, un ménage est vulnérable si son taux d'effort énergétique (les dépenses contraintes consacrées à l'énergie, soit le chauffage, l'eau chaude et la ventilation dans le cas d'un logement) dépasse un certain seuil. La vulnérabilité énergétique peut être mesurée pour les dépenses consacrées au logement et pour celles consacrées aux déplacements. Le seuil pour les dépenses consacrées au logement est fixé à 8,2 %, soit le double de la médiane métropolitaine, et celui pour les déplacements l'est à 4,5 %. Les ménages les plus aisés ne sont pas considérés comme vulnérables. En 2015, d'après l'Insee, 14,6 % des ménages Français étaient concernés par la vulnérabilité énergétique pour leur logement, et 10,2 % l'étaient pour leurs déplacements.

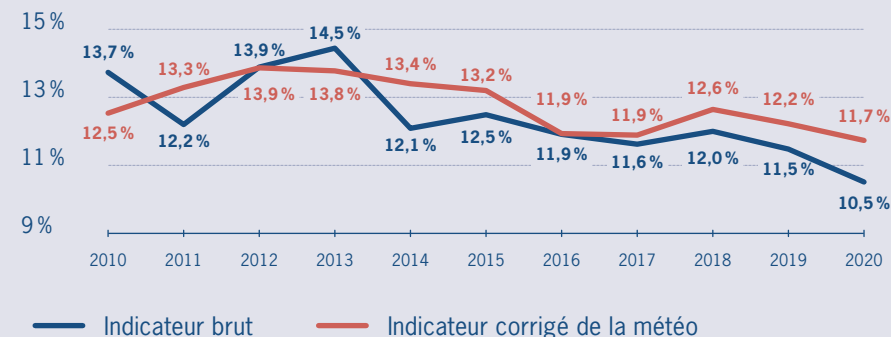
Évolution des indicateurs depuis le début des années 2010⁹

Depuis le début des années 2010, le premier indicateur de la précarité énergétique, le taux d'effort énergétique brut, a diminué de 13,7 % en 2010 à 10,5 % en 2020. Cependant, le taux corrigé des variations saisonnières de la météo a beaucoup moins varié, pour passer de 12,5 % en 2010 à 11,7 % en 2020.

Un recul important du taux brut de ménages en situation de précarité énergétique a été observé en 2020 par rapport à 2019. En 2019, 11,5 % des ménages étaient concernés par la précarité énergétique, contre 10,5 % en 2020, soit un total de 3 millions de ménages. Corrigé de la météo clémente de l'hiver 2019-2020, l'indicateur avait également légèrement reculé, passant de 12,2 % à 11,7 % des ménages. Les progrès des revenus des ménages les plus modestes liés aux aides pour faire face à l'épidémie et la baisse des prix du fioul et du gaz expliquent le reste de l'évolution. Les données concernant les années 2021 et 2022 ne sont pas encore disponibles.

.../...

Fluctuations de l'indicateur du taux d'effort énergétique et de cet indicateur corrigé de la météo depuis le début des années 2010¹⁰



Une année 2021 marquée par une forte augmentation des ménages déclarant avoir ressenti le froid à leur domicile

Concernant les autres indicateurs, on assiste à une forte augmentation du nombre de ménages déclarant souffrir du froid pendant au moins 24 heures au cours de l'hiver 2020-2021. Ce taux est passé de 14 % en 2019-2020 à 20 % en 2020-2021. Les raisons du froid ressenti par les ménages sont variées : 4 ménages sur 10 mettent en avant une mauvaise isolation thermique de leur logement et 36 % invoquent une limitation de leurs dépenses de chauffage pour des raisons financières, contre 31 % en 2020. 30 % des ménages ayant souffert du froid évoquent la rigueur de l'hiver, contre 21 % en 2020.

En matière de transport, les ménages modestes sont aussi particulièrement concernés par les questions énergétiques. S'ils ont tendance à être moins motorisés que l'ensemble de la population, ces ménages disposent de véhicules plus petits, donc moins consommateurs, mais aussi plus anciens (10 ans d'âge moyen contre 8 ans

⁸ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1283764>

⁹ Les constats chiffrés de cette partie viennent du tableau de bord de l'Observatoire national de la précarité énergétique. Voir Observatoire national de la précarité énergétique, « Tableau de bord de la précarité énergétique », Observatoire national de la précarité énergétique, janvier 2022, <https://www.precarite-energie.org/wp-content/uploads/2022/02/onpe-tableau-de-bord-2021-s2.pdf>

¹⁰ Graphique tiré du tableau de bord de l'Observatoire national de la précarité énergétique. Observatoire national de la précarité énergétique, « Tableau de bord de la précarité énergétique », Observatoire national de la précarité énergétique, janvier 2022, <https://www.precarite-energie.org/wp-content/uploads/2022/02/onpe-tableau-de-bord-2021-s2.pdf>

pour l'ensemble de la population¹¹). Ainsi, la mise en place progressive de zones à faibles émissions (ZFE) pour lutter contre la pollution de l'air affecte davantage les personnes les plus défavorisées.

Mises en place par la LOM de 2019 pour améliorer la qualité de l'air en ville, les ZFE de mobilité restreignent l'accès des centres-villes aux véhicules les plus polluants. Si la LOM et les décrets d'application ne ciblaient qu'une douzaine de grandes métropoles, comme Paris, Lyon, Grenoble ou Aix-Marseille, la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « loi Climat et Résilience », renforce considérablement le dispositif en instaurant l'obligation pour toutes les agglomérations comptant plus de 150 000 habitants de comporter une ZFE avant le 31 décembre 2024.

D'après une enquête du ministère de la Transition écologique datant de 2018, **le parc des voitures des ménages modestes comprend deux tiers (66 %) de véhicules polluants** (soit les voitures éligibles aux vignettes Crit'Air 3, 4, 5 et non classées), pourtant destinés à être bannis des centres-villes dans les prochaines années, contre 37 % pour les ménages les plus aisés. En outre, s'ils possèdent des véhicules globalement moins consommateurs, **les ménages modestes consacrent une part plus importante de leurs revenus aux dépenses de carburant** (5,4 % et 4,1 % pour les 1^{er} et 2^e déciles, contre 2,9 % et 1,7 % pour les 8^e et 9^e déciles¹²). Ainsi, le Baromètre des mobilités du quotidien mis en place par Wimoov et la Fondation pour la Nature et l'Homme souligne, sur la base d'une enquête réalisée auprès de 13 000 personnes fin 2021, que **3,6 millions de Français se trouveraient en situation de « précarité de carburant »** du fait de bas revenus, de dépenses de carburant élevées et/ou induisant une restriction de déplacements. Cette vulnérabilité est particulièrement variable selon le lieu de résidence, puisque 94 % des ménages en zone rurale possèdent un véhicule contre 67 % dans l'agglomération parisienne¹³.

11 Théma, décembre 2020, Maud Jolly, Ministère de la Transition écologique, disponible à : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Les%20voitures%20des%20m%C3%A9nages%20modeste%20-%20%20moins%20nombreuses%20mais%20plus%20anciennes_0.pdf

12 Mainaud, Thierry. « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture. » Insee, 26 avril 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5358250>

13 Insee, « Tableaux de l'économie française. Équipement des ménages ». Insee, 27 février 2020, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4277714?sommaire=4318291>.

Enfin, l'enjeu d'une transition juste pour toutes et tous se porte aussi sur les questions d'alimentation. En effet, les ménages modestes y consacrent une part plus élevée de leur budget (18,3 %) que les ménages aisés (14,2 %)¹⁴. À cela s'ajoute le fait que les produits issus de l'agriculture biologique, dits « produits bio », sont souvent plus chers que ceux issus de l'agriculture conventionnelle. En France, les simulations menées par I4CE¹⁵ montrent qu'**une transition vers un régime alimentaire plus durable pourrait aussi bien permettre une économie de près de 30 % qu'une dépense supplémentaire de 67 % selon la modification du panier alimentaire et la réduction du gaspillage alimentaire**.

Outre l'accompagnement des ménages vulnérables que détaille ce rapport, une transition juste est aussi une transition qui demande aux ménages les plus aisés de contribuer davantage et plus rapidement, ceci d'autant que ces derniers disposent d'une empreinte carbone bien supérieure à la moyenne des Français. Cette exigence accrue se traduit nécessairement par des contraintes davantage dirigées vers ces ménages.

3. Une transition au rythme encore insuffisant pour atteindre les objectifs climatiques

Le groupe d'expert intergouvernemental sur le climat (GIEC) a une nouvelle fois tiré la sonnette d'alarme à l'occasion de son sixième rapport d'évaluation, publié en avril 2022, en rappelant qu'il ne reste plus que trois ans pour inverser la courbe de progression des émissions de GES au niveau mondial et ainsi maintenir un réchauffement climatique inférieur à 1,5°C.

De fait, le rythme de la transition énergétique actuellement engagée par la France demeure inférieur à celui nécessaire pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. D'après le rapport annuel du Haut Conseil pour le Climat (HCC), la France a réduit ses émissions de GES à un rythme moindre que celui de l'Allemagne ou du Royaume-Uni depuis 1990, dépassant son budget carbone de 62 millions de tonnes de CO₂ entre 2015 et 2018. Ce dépassement du budget fixé par la SNBC a poussé la justice administrative à condamner l'État pour « inaction climatique » en octobre 2021. Les objectifs pour le budget 2019-2022 ont, quant à eux, été revus à la

14 Demoly, Elvire, et Camille Schweitzer. *Les ménages les plus modestes dépensent davantage pour leur logement et les plus aisés pour les transports*, Insee Focus n° 203, septembre 2020, disponible à : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4764315>

15 Bellassen, Valentin, et al. *Une alimentation plus durable augmente-t-elle le budget des consommateurs ?*, point climat n° 67, Institute for Climate Economics, octobre 2021, disponible à : <https://www.i4ce.org/wp-core/wp-content/uploads/2021/11/Point-Climat-Une-alimentation-plus-durable.pdf>

baisse. Malgré une légère accélération des efforts en 2019, avec une réduction des émissions de GES de 1,9 % et le repli dû à la crise sanitaire en 2020, le rythme annuel de réduction des émissions va devoir presque doubler pour atteindre 3,3 % entre 2024 et 2028.

En matière de logement et de rénovation thermique, la France affiche un bilan mitigé. Une baisse constante des émissions du secteur a bien été enregistrée, avec un recul de 5,5 % entre 2015 et 2018 d'après le HCC, contre un recul de 6,3 % en Allemagne, de 1,1 % en Espagne et une hausse de 0,8 % en Italie. Pourtant, un important retard persiste en matière de réduction des consommations d'énergie. Ainsi, à l'heure actuelle, seul 6,6 % du parc français est classé A ou B en termes de consommation d'énergie. À l'inverse, 16,8 % des résidences principales disposent d'une étiquette F ou G du DPE d'après l'ONPE¹⁶. Cela signifie que **les passoires énergétiques représentent environ 4,8 millions de logements en France**, certaines estimations¹⁷ allant même jusqu'à tabler sur un chiffre de 7 à 8 millions de logements concernés, en lien avec la révision des modalités de calcul du diagnostic de performance énergétique.

De surcroît, les efforts actuellement déployés pour résorber ce stock sont insuffisants. L'enquête TREMI révèle que seuls 5 % des projets de rénovation conduits entre 2014 et 2016 ont permis de baisser de manière importante la consommation d'énergie (gain de deux classes au DPE), sans que cela n'implique pour autant l'atteinte du niveau BBC. **Les dispositifs d'aide tendent ainsi à favoriser des rénovations ponctuelles plutôt que globales, pourtant plus efficaces d'un point de vue énergétique.** Le rapport du HCC confirme ce constat. Il estime, en prime, que seules 0,2 % des rénovations réalisées entre 2012 et 2016 étaient des rénovations globales respectant les critères BBC, ce qui impliquerait d'accélérer à 1,9 % par an d'ici à 2030 pour atteindre les objectifs fixés par la SNBC. En outre, une part importante des rénovations globales est aujourd'hui portée par les bailleurs sociaux, Action Logement ayant pour objectif de lancer la rénovation de tous ses logements F et G avant la fin de l'année 2023, les rénovations globales performantes de logements individuels demeurant peu nombreuses (4 000 d'après un rapport d'Effnergie¹⁸).

16 ONPE, « La précarité énergétique suivie par l'ONPE au sein de l'ADEME », ONPE, 29 mars 2022, <https://expertises.ademe.fr/batiment/quoi-parle-t/precrite-energetique-suivie-lonpe-sein-lademe>.

17 Canu, Marion et Delphine Denuit. « Immobilier : « 7 à 8 millions » de passoires énergétiques en France selon la FNAIM », Le Parisien, 13 janvier 2022, <https://www.leparisien.fr/immobilier/immobilier-7-a-8-millions-de-passoires-energetiques-en-france-selon-la-fnaim-13-01-2022-E7BYNSTEGRCDLEJ46VST2CTQZE.php?ts=1655136364293>.

18 Ademe, *Panorama des dispositifs existants de rénovation performante de maisons individuelles*, 2020, disponible à : https://www.effnergie.org/web/images/attach/base_doc/2448/rapport-panorama-renovation-performance-en-maisons-indivuelles.pdf.

En matière de transport, la France accuse également un retard certain. D'après le HCC, le respect de la trajectoire SNBC pour le secteur implique une multiplication par cinq du rythme actuel de réduction des émissions de GES. En effet, **les émissions du secteur représentaient 29 % des émissions françaises en 2020**, ayant même augmenté de 9 % par rapport à 1990 à rebours des autres secteurs¹⁹. En ce qui concerne les véhicules particuliers, une tendance à la baisse des émissions moyennes de dioxyde de carbone pour les voitures immatriculées est observable, fruit de l'entrée en vigueur de nouvelles normes européennes pour les constructeurs automobiles. Celles-ci s'établissant à 96,8 g/km en 2020 contre 111,5 g/km en 2019. Il est à noter toutefois que seules 2,3 % des 38,2 millions de voitures en circulation roulaient aux énergies alternatives début 2020²⁰, 0,4 % ayant recours à l'énergie électrique.

L'électrification du parc est aujourd'hui engagée. **La part des voitures électriques et hybrides rechargeables dans les véhicules vendus a pû atteindre 18,3 % en 2021**, alors qu'elle ne s'élevait encore qu'à 2,7 % en 2019²¹. Face à un parc plus polluant du côté des ménages modestes, un accompagnement spécifique a été mis en place avec le doublement de la prime à la conversion à 5 000 euros en 2019 pour ces derniers. Cette année-là, la prime à la conversion a ainsi bénéficié à plus de 80 % à des ménages non imposables. L'équipement des ménages reste cependant freiné par des obstacles matériels, notamment le manque de bornes de recharge : **la France ne comptait ainsi que 58 000 points de recharge en avril 2022²² pour un objectif de 100 000 fin 2021.**

4. Quels dispositifs d'aide aujourd'hui ?

Afin d'accompagner la transition énergétique, les pouvoirs publics ont d'ores et déjà mis en place de nombreux dispositifs, qui ciblent notamment les ménages les plus modestes.

19 Commissariat général au développement durable (CGDD), *Panorama des émissions françaises de gaz à effet de serre*, 2021, disponible à : <https://www.notre-environnement.gouv.fr/rapport-sur-l-etat-de-l-environnement/themes-ree/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/panorama-des-emissions-francaises-de-gaz-a-effet-de-serre>.

20 Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, *38,2 millions de voitures en circulation en France*, 21 septembre 2020, disponible à : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/382-millions-de-voitures-en-circulation-en-france>.

21 Plateforme automobile, « Marché automobile français - décembre 2021 », *Plateforme automobile*, 3 janvier 2022, <https://pfa-auto.fr/2022/01/03/marche-automobile-francais-decembre-2021/>.

22 Avere France, *Baromètre national des infrastructures de recharge ouvertes au public*, disponible à : <https://www.aver-france.org/publication/barometre-plus-de-55-000-points-de-recharge-ouverts-au-public-en-france/#:-:text=Devenir%20Adh%C3%A9rent,%5BBarom%C3%A8tre%5D%20P>.

En matière de logement

- **MaPrimeRénov'**. Créée en 2020, cette prime est le principal outil mobilisé par l'État pour subventionner les travaux de rénovation énergétique des particuliers. Elle vient ainsi se substituer au crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE), qui bénéficiait en majorité aux ménages aux revenus les plus élevés, les 9^e et 10^e déciles représentant 45 % des bénéficiaires²³. À l'inverse, MaPrimeRénov' consiste en une prime forfaitaire, dont le montant varie selon le geste de rénovation réalisé et les revenus du ménage. Cette prime s'adresse indistinctement aux propriétaires bailleurs et aux occupants, et est cumulable avec les autres dispositifs.

Afin d'inciter les ménages à accroître la performance du projet de rénovation, divers compléments peuvent être versés. On peut notamment citer la création d'un bonus pour la sortie du logement du statut de passoire thermique, d'un autre pour l'atteinte du niveau BBC ou encore d'une prime à la rénovation globale pour les travaux permettant un gain énergétique de plus de 55 %. MaPrimeRénov' Sérénité (ex-aide Habiter Mieux Sérénité de l'Anah) permet en outre d'aider les ménages modestes ou très modestes à réaliser des rénovations globales de leur logement avec un gain énergétique minimum de 35 %, couplé à un accompagnement obligatoire.

Le dispositif MaPrimeRénov' a déjà rencontré un fort succès. Lancé le 1^{er} janvier 2020, il était à l'origine réservé aux ménages aux revenus « modestes » et « très modestes », et avait donné lieu à quelque 200 000 demandes²⁴ au cours de l'année 2020. Élargi au début de l'année 2021 à tous les propriétaires et copropriétaires, MaPrimeRénov' a permis de financer 650 000 rénovations de logements cette même année²⁵, sans distinction faite cependant entre gestes ponctuels de rénovation et rénovations globales performantes.

- **Éco-prêt à taux zéro**. Accordé sans condition de revenus, ce prêt bancaire, d'un montant compris entre 7 000 et 50 000 euros, permet de financer des travaux de rénovation thermique des logements. Il peut être accordé à un bailleur ou une

copropriété. Le montant du prêt est modulé en fonction des travaux de rénovation réalisés. En 2020, 42 107 prêts ont été distribués pour un montant moyen de 12 561 euros²⁶.

- **Certificats d'économie d'énergie (CEE)**. Attribués sans condition de ressources par les fournisseurs d'énergie, ces aides financières viennent compléter les subventions publiques. Le montant octroyé varie selon la nature des travaux et les gains d'énergie réalisés, avec une bonification pour les ménages précaires. À compter du 1^{er} mai 2022, les aides liées aux CEE ont cependant connu une baisse pour les travaux d'isolation (murs, planchers bas) dans le cadre d'un plan plus vaste de lutte contre les nombreuses arnaques qui promettent des rénovations à un euro.
- **Coups de pouce « Chauffage », « Isolation » et « Rénovation performante »**. Versées à tout propriétaire sans condition de ressources par les fournisseurs d'énergie, ces aides visent des travaux spécifiques (remplacement du chauffage, isolation ou réduction de la consommation d'énergie primaire de 55 % minimum). Les montants varient selon la nature des travaux et des revenus de l'ayant droit. Le coup de pouce Isolation s'éteindra toutefois à compter du 1^{er} juillet 2022.
- **Aides des collectivités locales**. Certaines collectivités, à l'image de Roubaix, Montauban ou Metz, peuvent décider d'exonérer temporairement de taxe foncière tout ménage réalisant des travaux d'économie d'énergie, en partie ou en totalité, sans condition de revenus. À cela peuvent s'ajouter diverses aides locales pour subventionner des travaux de la part de la région ou de la commune.
- **Taux de TVA à 5,5 %**. Celui-ci s'applique aux travaux d'amélioration de la qualité énergétique, et ce indépendamment du niveau de revenus.
- **Chèque énergie**. Ce dispositif doit servir à aider les ménages modestes au paiement des factures d'énergie du logement, ou, dans certains cas, des travaux de rénovation thermique. Il est envoyé automatiquement à 5,8 millions de ménages modestes, pour un montant annuel pouvant varier de 48 à 277 euros par an et une moyenne de 150 euros, avec un taux d'utilisation d'environ 80 % en 2019.

23 Giraud, Joël, Rapport d'information sur l'application des mesures fiscales, rapport au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale, juillet 2019, disponible à : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion_fin/115b2169_rapport-information.

24 Richir, Camille. « Rénovation énergétique : le succès inattendu de Ma Prime Renov' », La Croix, 9 juin 2021, <https://www.la-croix.com/Renovation-energetique-succes-inattendu-Ma-Prime-Renov-2021-06-09-1201160258>.

25 Jacque, Muryel. « Rénovation énergétique : comment la France peut encore accélérer la cadence », Les Échos, 20 mai 2022, <https://www.lesechos.fr/politique-societe/societe/renovation-energetique-comment-la-france-peut-acceler-la-cadence-1408331>.

26 Société de gestion des financements et des garanties de l'accession sociale à la propriété, Bilan statistique des éco-prêts émis en 2020, avril 2021, disponible à : [https://www2.sfgas.fr/documents/100157/2129693/EPZ_Bilan_de_production.pdf/66c2cab0-66ea-4a20-9f1b-85ce6a298d64/EPZ%20-%20Bilan%20de%20production%20\(Annuel\).pdf](https://www2.sfgas.fr/documents/100157/2129693/EPZ_Bilan_de_production.pdf/66c2cab0-66ea-4a20-9f1b-85ce6a298d64/EPZ%20-%20Bilan%20de%20production%20(Annuel).pdf).

27 Observatoire National de la Précarité Énergétique, Tableau de bord de la précarité énergétique, janvier 2021, disponible à : https://www.onpe.org/sites/default/files/onpe_tableau-de-bord-de-la-precarite-energetique_2020_s2_0.pdf.

En matière de transport

- **Bonus écologique.** Accordé sans condition de ressources, le bonus est versé à compter de juillet 2022 pour l'achat de véhicules électriques neufs ou d'occasion. Seront ainsi exclus du dispositif les véhicules hybrides rechargeables. Le montant varie selon le type de véhicule (neuf ou occasion) et le prix de celui-ci. Le bonus est toutefois plafonné à 5 000 euros.
- **Prime à la conversion.** Cette aide bénéficie aux ménages achetant ou louant un véhicule peu polluant qui mettent dans le même temps leur ancien véhicule diesel ou essence à la casse. La prime se cumule au bonus écologique. Elle varie selon le niveau de revenu et le type de véhicule concerné. Une surprime peut être attribuée pour les habitants ou travailleurs d'une ZFE. Le montant maximal de l'aide (prime et bonus) peut atteindre 11 000 euros pour un véhicule de moins de 45 000 euros et pour un ménage modeste se rendant en voiture au travail.
- **Primes pour les vélos.** Diverses primes existent à l'attention des ménages désireux de s'équiper d'un vélo : prime à la conversion pour un vélo à assistance électrique, bonus vélo pour l'achat d'un VAE par les ménages modestes, aides versées par les collectivités territoriales, etc.

RECOMMANDATIONS

De manière générale, il importe d'identifier et de **porter un récit positif de la transition énergétique** et de la diminution de l'empreinte carbone. Face à des ménages modestes soucieux de la « fin du mois » avant de se préoccuper de la « fin du monde », il est nécessaire d'inclure les enjeux de la transition énergétique dans le quotidien. Il convient ainsi de souligner les bénéfices tangibles que les particuliers peuvent retirer de la transition à court terme, au-delà des considérations écologiques par nature de plus long terme. Et pour cause, **les gains financiers et, surtout, les améliorations en termes de confort de vie, sont susceptibles d'être des éléments déclencheurs** d'une démarche de rénovation d'un logement et de transition énergétique, de même que des facteurs d'acceptabilité accrue d'éventuelles contraintes liées à la transition. De fait, 78 % des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête TREMI²⁸ indiquaient avoir effectué des travaux pour améliorer le confort de leur logement, contre 49 % pour réduire le montant de la facture énergétique et 14 % en faveur de l'environnement.

Par ailleurs, si les présentes recommandations portent sur le soutien à apporter aux ménages vulnérables, elles doivent **intervenir en complément d'une démarche plus globale qui vise à engager l'ensemble des secteurs ciblés ci-après dans la transition énergétique**. Ainsi, et à titre d'exemple, l'accélération de la transition dans le secteur du bâtiment nécessite la formation de davantage de professionnels du bâtiment aux spécificités de la rénovation énergétique, en particulier des rénovations globales performantes. De la même manière, l'équipement des ménages modestes en véhicules électriques sera favorisé par le développement d'une offre diversifiée de véhicules électriques, à prix plus réduits que ceux actuellement proposés sur le marché. Enfin, une alimentation durable et de qualité ne pourra être proposée à toute la population qu'à condition d'accompagner l'ensemble du secteur agricole vers des pratiques plus éco-responsables²⁹.

²⁸ Ademe, Enquête sur les travaux de rénovation énergétique dans les maisons individuelles (TREMI), janvier 2020, disponible à : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-03/rapport_onre_mars2022.pdf.

²⁹ Institut Montaigne, En campagne pour l'agriculture de demain, octobre 2021, disponible à : <https://www.institutmontaigne.org/publications/en-campagne-pour-lagriculture-de-demain>.

1. Améliorer l'accompagnement technique et financier en matière de rénovation thermique

Si ce travail se concentre sur la rénovation thermique des logements anciens, il est à noter que l'accès à un logement sobre énergétiquement peut aussi s'effectuer par l'achat d'un logement neuf. L'accès à la propriété, et d'autant plus dans un logement neuf, est certes plus rare pour les ménages modestes. Il reste que divers dispositifs existent pour faciliter ce recours (TVA à taux réduit, accession aidée, etc.). Toutefois, le principal enjeu en la matière demeure celui de l'offre de foncier, aujourd'hui contrainte, dans l'optique de détendre les prix de l'immobilier neuf. Pour concilier cet impératif avec celui de la réduction de l'artificialisation des sols, le recyclage des friches urbaines et la transformation de bureaux en logements pourraient apporter de premiers éléments de réponse.

RECOMMANDATION 1

Engager une démarche proactive d'identification, puis de sensibilisation et d'incitation à la rénovation thermique des propriétaires de passoires énergétiques, en particulier en zone d'habitat diffus.

46

Constat

En France, les ménages modestes sont généralement mal informés de leurs droits et des aides disponibles en matière de rénovation thermique, la multiplicité des aides proposées à différentes échelles nuisant à la lisibilité du système. En particulier, les propriétaires modestes se trouvent souvent **peu au fait des dispositifs d'aide existants** et s'inscrivent **rarement dans une démarche proactive de rénovation thermique**, quand bien même les processus seraient simplifiés et les aides disponibles importantes. Ainsi, avant la mise en place de MaPrimeRénov', 64 % des Français n'étaient pas en mesure de citer un des dispositifs d'aide à la rénovation thermique, une proportion toutefois en baisse. Dans le même temps, seuls 5 % étaient capables d'identifier les aides mises en place par l'État³⁰. De fait, 25 % des logements pourraient être rénovés sans aide publique et ne le sont pourtant pas, alors qu'il s'agit d'opérations rentables au regard des économies d'énergie permises³¹.

30 Les Échos, « Rénovation énergétique : les Français en manque d'informations », 3 octobre 2019, <https://www.lesechos.fr/patrimoine/immobilier/renovation-energetique-les-francais-en-manque-dinformations-1137086>.

Par ailleurs, la précarité énergétique en milieu rural est généralement plus difficile à identifier, du fait d'un habitat diffus, et ce bien qu'elle soit massivement présente. Ainsi, plus d'un tiers des ménages précaires énergétiquement habitaient en zone rurale en 2009 sur notre territoire³². À cela s'ajoutent des comportements d'auto-censure de personnes qui ne souhaitent pas se manifester et préfèrent restreindre leur consommation d'énergie de peur d'être stigmatisées³³, quitte à avoir froid et à se situer largement en dessous des normes de confort habituelles. Cela génère des postures de non-recours aux aides.

Face à cette multitude de défis, France Renov' s'inscrit aujourd'hui davantage dans une démarche passive de guichet d'accueil des personnes souhaitant rénover leur bien. Si France Renov' s'appuie sur certains opérateurs menant un travail d'identification des ménages en situation de précarité comme Soliha, les espaces France Renov', dont le déploiement est prévu dans la plupart des intercommunalités, n'ont pas vocation à engager une démarche proactive d'identification et de conviction des propriétaires concernés.

Enjeux et modalités de mise en œuvre

Pour pallier cette situation, la feuille de route de France Renov' pourrait être élargie pour inclure l'engagement d'**une démarche proactive d'identification des propriétaires de passoires thermiques**. En matière d'identification, un programme local de détection de ces propriétaires pourrait être lancé avec un effort de recensement individuel des ménages. Il pourrait associer France Renov' aux collectivités locales, notamment les centres communaux d'action sociale ou les caisses d'allocation familiales (CAF), mais aussi mobiliser les réseaux d'acteurs de proximité, à l'instar des facteurs, des aides à domicile ou du secteur associatif afin de réorienter vers des professionnels. L'identification des logements peut en effet se faire via d'autres acteurs qui sont en mesure de relever plusieurs éléments du faisceau d'indices de la précarité énergétique (impayés, endettement, froid, etc.). Afin d'éviter de provoquer un sentiment de stigmatisation, tout en réduisant l'appréhension liée

30 Les Échos, « Rénovation énergétique : les Français en manque d'informations », 3 octobre 2019, <https://www.lesechos.fr/patrimoine/immobilier/renovation-energetique-les-francais-en-manque-dinformations-1137086>.

31 France Stratégie, *Accroître l'investissement dans la rénovation énergétique des logements du parc privé*, octobre 2020, disponible à : <https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/dt-renovation-thermique-octobre.pdf>.

32 Pelletier, Philippe, et al. *Rapport du groupe de travail sur la précarité énergétique*, décembre 2009, disponible à : http://www.hclpd.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Pelletier_prekarite_energetique_cle0ddb6a.pdf.

33 Le Roux, Dominique. « Précarité énergétique et milieu rural en France : le rôle des structures de médiation », *L'Europe en Formation*, vol. 378, n° 4, 2015, pp. 90-104, <https://doi.org/10.3917/eufor.378.0090>.

47

à la rénovation énergétique, l'identification et la prise de contact pourraient se faire *via* un interlocuteur déjà connu des citoyens et en qui ils ont confiance, à l'instar d'un assistant de service social.

Ce programme pourrait s'appuyer sur des outils informatiques permettant le **croisement de données** (fournisseurs d'énergie, ENEDIS, administration fiscale, DPE, CAF) pour repérer les propriétaires modestes de passoires thermiques, bien qu'il soit nécessaire de concilier cela avec les exigences du règlement général sur la protection des données (RGPD). À cette fin, l'Institut Montaigne³⁴ recommandait dès 2019 la constitution de bases de données agrégeant les informations du DPE et du CITE (aujourd'hui, MaPrimeRénov') et leur mise à disposition en format ouvert (avec l'accord du propriétaire) pour faciliter l'accès aux acteurs du marché de l'efficacité énergétique. L'essentiel du travail de coordination doit cependant s'effectuer **au niveau local**. Pour cela, il avait été également proposé d'amener les CAF à communiquer à l'Anah une liste de potentiels bénéficiaires de ses aides, des propriétaires précaires donc, afin d'améliorer leur identification et d'accroître le volume de rénovations.

Ensuite, **un véritable effort de sensibilisation** devrait être engagé. Une telle démarche de conviction implique de mettre en avant (i) les gains immédiats que procurerait une rénovation globale en termes de confort et d'économies financières, éléments déclenchant plus facilement la décision que les seules considérations écologiques, mais aussi (ii) les différents dispositifs d'accompagnement technique et financier existants (prêt avance rénovation, MonAccompagnateurRénov', MaPrimeRénov', etc.), afin de lever les différents freins matériels et psychologiques propres à l'engagement d'un projet aussi lourd que celui d'une rénovation globale du logement. La sensibilisation pourrait aussi porter sur les locataires modestes habitant une passoire énergétique, afin qu'ils soient informés de leurs droits en matière de location de logement décent tout en étant en mesure d'échanger avec leurs bailleurs pour les inciter à engager des travaux de rénovation.

À cette fin de sensibilisation, **des outils numériques, comme des applications mobiles**, pourraient faciliter l'appréhension des enjeux financiers en simulant les gains financiers que peuvent représenter les différents travaux à engager ou l'équipement d'un véhicule électrique, et en mettant cela en regard des dépenses actuelles des ménages. Un tel dispositif pourrait être pensé à l'image de ce qui a pu être développé en matière de lutte contre le tabagisme. Ceci n'exclut pas le recours

à des campagnes de communication plus traditionnelles, notamment à travers la presse locale ou les bulletins d'information des collectivités.

Cette volonté d'aller vers implique **un renforcement des moyens humains**, informatiques et financiers, tant pour le premier niveau de contacts de proximité (facteurs, CAF, assistants de services sociaux) que pour celui des professionnels de l'accompagnement dans la rénovation thermique. Cela devrait notamment aller de pair avec **un accompagnement social**, que peut permettre la démarche partenariale avec les caisses centrales d'activités sociales (CCAS) ou les CAF. L'idée étant d'adopter une démarche globale qui permette d'accompagner les ménages sur les différents aspects de la précarité énergétique, tout en levant des freins de natures souvent très différentes. Cet accompagnement social peut s'avérer particulièrement nécessaire pour les ménages « grands précaires », en situation de privation de chauffage ou ne payant plus leurs factures.

La démarche proactive adoptée pourrait être poussée plus loin en vue d'**inciter les propriétaires résidant dans ces zones d'habitat diffus à se regrouper pour engager des travaux de rénovation thermique**. Ce rassemblement permettrait de massifier les volumes et ainsi de faire baisser le coût des travaux. Il serait dès lors intéressant de faire passer à l'échelle l'initiative « EnergieSprong ». Celle-ci identifie des logements ayant des besoins de rénovation thermique similaires, contracte avec des industriels pour l'achat des matériaux nécessaires en grandes quantités et à prix préférentiels et dirige les travaux dans des délais courts, avec le souci du maintien d'un équilibre financier pour les occupants.

Impact sur les *personae*

- Les Lambert et leurs voisins pourraient être convaincus d'engager une action globale de rénovation grâce à une démarche de sensibilisation renforcée menée par des acteurs de proximité, dans lesquels ils peuvent avoir confiance (La Poste, FranceRénov', etc.). Ces interlocuteurs pourraient lever leurs réticences en matière de coût et de durée des travaux, en les orientant vers des prestataires assurant une démarche globale d'accompagnement. Afin de les convaincre, il pourrait être pertinent d'explicitier le montant qu'ils économiseraient sur leur facture d'énergie en cas de rénovation, susceptible de leur permettre de financer à nouveau leur voyage annuel.
- Les Rossi pourraient être démarchés par France Rénov' ou un de ses partenaires, par exemple les services de la commune moyenne dans laquelle ils habitent,

³⁴ Institut Montaigne, Rénovation énergétique : chantier accessible à tous, juillet 2019, disponible à : <https://www.institutmontaigne.org/publications/renovation-energetique-chantier-accessible-tous>.

qui aurait lancé un programme de repérage des propriétaires de « passoires thermiques » individuelles. Cette démarche de sensibilisation pourrait les inciter à s'engager dans une démarche de rénovation, notamment en leur indiquant comment bénéficier simplement des aides et en leur montrant qu'ils pourraient mettre fin à leurs restrictions de chauffage. Les Rossi pourraient même être incités par la collectivité à se regrouper avec d'autres habitants de leur zone résidentielle pour baisser les coûts de rénovation, qui leur semblent aujourd'hui élevés.

RECOMMANDATION 2

Continuer d'accroître l'accompagnement technique des ménages modestes dans la rénovation thermique, en améliorant notamment le recours à un assistant à maîtrise d'ouvrage.

Constat

Si la rénovation globale du logement est la solution la plus pertinente tant en termes de confort que d'économie d'énergie, peu de ménages osent s'engager dans cette voie. Outre les questions financières que sont le reste à charge, la recherche des aides et l'avance de fonds propres, **la nécessité de disposer d'une expertise technique et les aléas dans l'exécution des travaux** peuvent accroître la réticence des ménages modestes. Ces derniers perçoivent les travaux comme un chantier périlleux, où les résultats en matière d'isolation et de gain énergétique peuvent être aléatoires. Or, cette information et cet accompagnement sont encore peu développés. Ainsi, en 2018, seuls 15 % des ménages en maison individuelle ayant réalisé des travaux ont bénéficié d'une démarche d'information et d'accompagnement³⁵.

Face à cela, des initiatives de simplification et d'accroissement de l'accompagnement ont été entreprises ces dernières années³⁶. **Un point d'entrée unique, France Rénov', ainsi qu'un assistant à maîtrise d'ouvrage, Mon Accompagnateur Rénov', ont été mis en place** sous l'impulsion de la loi Climat et Résilience.

³⁵ Ademe, *Enquête sur les travaux de rénovation énergétique dans les maisons individuelles* (TREM), 2018, disponible à : <https://bibliothèque.ademe.fr/cadic/1672/enquete-tremi-2017-010422.pdf?modal=false>.

³⁶ Sichel, Olivier, *Rapport pour une réhabilitation énergétique massive, simple et inclusive des logements privés*, rapport fait pour la Banque des Territoires, mars 2021, disponible à : <https://www.banquedesterritoires.fr/sites/default/files/2021-03/RAPPORT%20sichel.pdf>.

Cette assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) est venue rassembler les solutions existantes – réseau FAIRE de l'ADEME, Points rénovation information service, etc. – sous une marque de référence unique. Depuis janvier 2022, cet assistant peut assurer la définition des travaux, la sélection des entreprises et des devis ou encore l'appui aux démarches administratives et à la mobilisation des financements. Aujourd'hui, cet accompagnement n'est obligatoire que dans le cas d'une rénovation globale du logement bénéficiant de MaPrimeRénov' Sérénité.

Un projet de décret d'application de l'article 164 de la loi Climat et Résilience prévoit une extension de cette obligation d'accompagnement à compter de septembre 2023 pour les travaux profitant du bonus « rénovation globale » et pour les bouquets de travaux bénéficiant de plus de 10 000 euros de prime. Ce même projet de décret prévoit d'ouvrir le rôle d'accompagnateur aux collectivités ou à des opérateurs privés, en interdisant toutefois à ces derniers d'effectuer « directement les activités d'exécution d'ouvrage » afin de garantir une indépendance dans le conseil et l'absence de conflits d'intérêt.

Enjeux et modalités de mise en œuvre

À l'image de ce que propose le HCC dans son rapport de novembre 2020 (cf. *supra*), **un accompagnement plus systématique par un expert en énergie certifié** pourrait être mis en place pour les ménages modestes. Cet expert interviendrait pour mener un accompagnement global, y compris social, ce qui renforcerait la confiance des ménages dans le processus de rénovation. Les seuils de travaux concernés pourraient être abaissés à 5 000 euros plutôt qu'à 10 000 euros comme cela est prévu par le décret en cours d'élaboration, afin d'inciter les ménages à engager davantage de gestes de rénovation et à ne pas se contenter d'un seul.

Ce mécanisme serait assorti d'un **accroissement du niveau de subventions**, à l'image de ce qui est disponible en Allemagne où l'aide représente entre 50 et 80 % du montant total de la prestation. De fait, cette AMO et l'audit énergétique n'étaient subventionnés qu'à hauteur de 600 euros en 2020 d'après le HCC, soit nettement moins qu'en Allemagne où ces prestations peuvent bénéficier d'aides allant jusqu'à 2 000 euros. Le reste à charge pourrait quant à lui être couvert par les différents dispositifs d'avances de fonds propres (micro-crédit, éco-PTZ, prêt avance rénovation). Le rapport Sichel avait ainsi estimé le coût global d'un accompagnement obligatoire et renforcé à 370 millions d'euros par an.

Un accroissement de l'accompagnement n'est cependant possible qu'à condition de **fluidifier le parcours usager**, ce qui implique de réduire le nombre d'interlocuteurs et d'étapes. Des personnes potentiellement intéressées peuvent être en effet facilement amenées à abandonner le processus de rénovation, d'autant plus qu'il s'agit de ménages ayant souvent peur de la complexité administrative.

En outre, un accompagnement plus fréquent implique de **s'assurer de la formation adéquate d'un nombre suffisant de conseillers et d'experts** pour garantir la pertinence des conseils et des rénovations engagées, et pour permettre un volume horaire d'accompagnement par ménage suffisamment important. Autrement, le risque est fort d'aboutir à la situation soulevée en mai 2022 par 60 millions de Consommateurs³⁷, où le déficit de formation des diagnostiqueurs finit par conduire à un défaut de fiabilité des diagnostics de performance énergétique.

Ce recours accru à des experts certifiés pour concevoir le projet et vérifier sa réalisation permettrait de **contrôler davantage la distribution des aides**. Face à l'importance des subventions versées en matière de rénovation énergétique, il importe en effet de réduire le risque de fraude ou de mauvaise utilisation des fonds publics, à l'instar de ce qui a pu se produire avec les arnaques à l'isolation pour 1 €. Vecteur de qualité de la rénovation, l'accompagnateur serait chargé de **vérifier la pertinence du projet et des entreprises sélectionnées** (prix et qualité des prestations, certifications, coordination entre professionnels), **d'essayer d'accroître son niveau d'ambition mais aussi de mesurer la performance énergétique atteinte**. De manière agrégée, ceci permettrait de juger de l'efficience de la dépense publique en matière de rénovation thermique, les données étant aujourd'hui parcellaires en la matière.

Enfin, à l'image de ce que prévoit le projet de décret, il importe de **s'appuyer sur les initiatives portées par le secteur privé ou les collectivités en ce qui concerne l'accompagnement global**. Si des garanties doivent être apportées en matière de prévention des conflits d'intérêt et d'indépendance des experts, le recours aux opérateurs privés constitue un moyen pertinent de s'assurer de la montée en puissance rapide et de la qualité de ce réseau d'accompagnateurs techniques. En effet, des acteurs privés proposent d'ores et déjà des solutions qui permettent de lever les freins financiers et techniques rencontrés par les ménages, notamment modestes, face à la rénovation technique, sans nécessiter la mise en place de structures publiques dont le déploiement serait plus long et complexe à opérer.

37 Guibert, Fanny. « Nouveau DPE : des erreurs en pagaille! », 60 millions de Consommateurs, mai 2022, <https://www.60millions-mag.com/2022/05/24/nouveau-dpe-diagnostic-performance-energetique-erreurs-pagaille-20067>.

Impact sur les personae

- Les Rossi pourraient franchir le cap d'une rénovation globale, l'accompagnement renforcé permettant de surmonter leurs appréhensions quant à la complexité technique des travaux et la multitude d'aides disponibles. Cela leur permettrait de remplacer la chaudière à gaz par une pompe à chaleur et de mieux isoler leur logement. Ayant aujourd'hui renoncé à se chauffer, le gain de confort pour ce ménage serait un argument déclencheur important.
- Ben Harding s'inquiète de la concurrence de grands groupes sur le marché de la rénovation des bâtiments. Grâce au développement de l'accompagnement à la rénovation, en particulier dans les habitats diffus, Ben va pouvoir être référencé parmi les prestataires auxquels ces AMO feront appel pour des rénovations individuelles, moins susceptibles d'être visées par les grands groupes.
- Aujourd'hui saisonnier, Bruno est suivi par un conseiller emploi et formation. Face à la forte demande d'accompagnateurs pour la rénovation thermique, son conseiller pourrait orienter Bruno vers une formation pour devenir assistant à maîtrise d'ouvrage au sein d'un réseau public (Anah, ADEME) ou d'un opérateur privé. La forte demande à venir lui procurerait un emploi plus stable qu'actuellement, mais aussi mieux rémunéré.

RECOMMANDATION 3

Développer les dispositifs de financement pour inciter les ménages à engager des rénovations globales performantes, à la fois en termes de subventions et d'avance de fonds propres, permettant de viser un équilibre de trésorerie pour les ménages avant et après rénovation.

Constat

Depuis le 1^{er} janvier 2020, MaPrimeRénov' remplace le CITE. Ce nouveau dispositif est venu corriger plusieurs défauts afférents au précédent, notamment un ciblage insuffisant sur les travaux les plus performants et une appropriation essentiellement par les ménages les plus aisés. À ce titre, le bilan est plutôt satisfaisant : **les primes ont bénéficié pour 81 % à des ménages modestes ou très modestes** d'après le comité d'évaluation du plan France Relance. Toutefois, la Cour des comptes indique, dans un premier audit daté de septembre 2021, que « si l'objectif de massification

est très perceptible, la vérification de la qualité et de l'efficacité des travaux en matière de lutte contre les passoires thermiques et la précarité énergétique n'est pas assurée ».

MaPrimeRénov' encouragerait ainsi une massification des petits gestes mais manquerait d'efficacité pour aboutir à des rénovations globales performantes, pourtant nécessaires à l'atteinte de l'objectif d'un niveau moyen BBC en 2050 pour l'ensemble du parc de logements. En effet, **un nombre significatif de gestes isolés ne permettent pas de gains énergétiques majeurs**. Or, MaPrimeRénov' soutient 86 % de rénovations mono-gestes, tandis que seules 3 % des primes accordées portent sur au moins trois travaux simultanés. Le comité d'évaluation du plan de relance estime ainsi que 55 % des demandes ne concernent que le changement du système de chauffage. Des **majorations de la prime ont pourtant été introduites** en cas de sortie du logement du statut de passoire thermique, de rénovation globale (gain de performance d'au moins 55 %) ou d'atteinte du niveau BBC. Enfin, par son caractère forfaitaire, MaPrimeRénov' est susceptible de provoquer des **effets d'aubaine** pour certaines entreprises au niveau des prix pratiqués, et d'entraîner ainsi une inflation des coûts liés aux travaux de rénovation.

En outre, **des freins financiers persistent et peuvent retarder l'engagement d'une rénovation globale** au regard du montant important des travaux à engager. En premier lieu, le reste à charge peut demeurer élevé. Il atteignait ainsi en moyenne 38,6 % pour les ménages très modestes et 55,7 % pour les ménages modestes³⁸ en 2021, et ce même si le montant cumulé des aides perçues a été porté à 90 % de la dépense éligible pour les ménages très modestes et à 75 % pour les ménages modestes. Or, les ménages très modestes et modestes ne sont souvent pas à même d'avancer les sommes importantes restant à leur charge, d'autant que ces primes sont versées une fois les travaux réalisés.

Le Prêt Avance Rénovation (PAR), mis en place depuis le 1^{er} janvier 2022, devrait apporter de premiers éléments de réponse, à condition qu'il soit distribué et promu activement. Il présente en effet l'intérêt de permettre aux ménages très modestes et modestes de rembourser le capital *in fine*, lors de la succession ou de la vente du logement, et de payer les intérêts au fil de l'eau ou a posteriori également. En outre, son montant peut atteindre jusqu'à 70 % de la valeur du logement avant travaux, et être garanti par l'État à hauteur de 75 %.

³⁸ Comité d'évaluation du plan France Relance, *Premier rapport*, octobre 2021, disponible à : https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2021-rapport-evaluation-plan_france_reliance-octobre.pdf.

Enjeux et modalités de mise en œuvre

MaPrimeRénov' ayant été récemment mise en place pour venir corriger les défauts du système précédent du CITE, un bouleversement complet ne semble pas pertinent pour l'heure. Le dispositif actuel présente l'avantage de donner une certaine visibilité aux ménages sur les sommes forfaitaires qu'ils pourront percevoir et d'être relativement aisé à comprendre. Ces éléments ont favorisé le succès rencontré par ce dispositif depuis sa mise en place. Des ajustements pourraient néanmoins être apportés, notamment à destination des propriétaires modestes, afin d'accroître la recherche de performance énergétique sur la base des recommandations du rapport du HCC « Rénover mieux, leçons d'Europe », datant de novembre 2020.

• Orientation des subventions en faveur de rénovations globales performantes

À court terme, cela pourrait se traduire par **un accroissement conséquent des bonus pour une rénovation globale et l'atteinte du statut BBC**, en vue de limiter le reste à charge. Les incitations financières en la matière demeurent aujourd'hui insuffisantes, les bonus n'étant que de 1 500 euros pour les ménages modestes et très modestes. D'après le HCC, la combinaison entre MaPrimeRénov' et les CEE pour une rénovation globale permettant d'atteindre le niveau BBC allait de 11 000 à 15 000 euros en 2020, alors que l'Allemagne propose des subventions pouvant aller jusqu'à 48 000 euros. En outre, le montant total des primes que peut percevoir un ménage dans le cadre de la rénovation d'un bien est aujourd'hui limité à 20 000 euros tous les cinq ans. Enfin, le montant total de l'éco-PTZ est aujourd'hui cantonné à 50 000 euros en France, alors qu'il peut atteindre jusqu'à 120 000 euros outre-Rhin. À l'inverse, il pourrait être envisagé de réduire le soutien à certains mono-gestes, qui répondent souvent à des objectifs politiques de court terme sans permettre d'atteindre une rénovation BBC.

Comme le propose le HCC, l'accroissement de ces soutiens publics pourrait être financé par une suppression du taux réduit de TVA à 5,5 % pour les travaux de rénovation énergétique, qui bénéficie à tous les gestes de rénovation indistinctement de leur performance énergétique. Les crédits, qui représentent une dépense fiscale de 1,39 milliard d'euros en 2021³⁹, pourraient être redéployés en faveur d'un soutien accru à la rénovation BBC.

³⁹ Annexe au projet de loi de finances 2022, Évaluation des voies et moyens, tome II, p. 179, disponible à : <https://www.budget.gouv.fr/documentation/documents-budgetaires/exercice-2022/le-projet-de-loi-de-finances-et-les-documents-annexes-pour-2022>.

À plus long terme, et à l'image de ce que soutient le HCC, **une bascule progressive vers un système d'aides conditionnées à l'atteinte d'une réelle performance thermique** pourrait être étudiée. Plusieurs modalités sont envisageables.

Une première possibilité consisterait en une évolution des aides financières forfaitaires vers une subvention représentant un pourcentage des travaux, avec **un taux de subvention croissant selon l'ambition énergétique** du projet, à l'image du système allemand. Ceci serait assorti d'une aide accrue pour un accompagnement par des AMO (cf. *infra*), tandis que les contrôles aléatoires à l'issue des travaux seraient renforcés en vue de vérifier l'atteinte de la performance par les entreprises chargées de la rénovation.

Une alternative pourrait être la mise en place d'un « **carnet de fidélité de travaux** » incitant aux rénovations multi-gestes. Face à la réticence des propriétaires d'engager simultanément plusieurs gestes de travaux du fait de leur coût élevé, et en même temps, à la nécessité d'avoir une démarche multi-gestes pour viser une rénovation performante, ce dispositif verrait les aides s'accroître pour les propriétaires s'engageant dans une démarche pluriannuelle de travaux.

• Développement de solutions réduisant l'avance de fonds propres

Pour lever les freins financiers à la réalisation de travaux de rénovation énergétique, il importe non seulement de diminuer le montant du reste à charge pour les ménages modestes mais aussi de **soutenir le développement de solutions permettant d'éviter l'avance de fonds propres par ces mêmes ménages**.

En permettant de supprimer toute avance de fonds propres, la distribution et la promotion à grande échelle du PAR constituent des éléments de réponse importants. Il est toutefois nécessaire d'engager un plus grand nombre de banques dans cette démarche que les deux seules actuellement impliquées (Crédit Mutuel, Banque Postale) et de les inciter à distribuer plus largement ces types de crédits aux ménages modestes, alors que ceux-ci n'ont souvent pas accès au crédit immobilier classique. En complément, un effort pourrait porter sur le taux du prêt, qui s'établit aujourd'hui à 2 %, soit un niveau supérieur à ceux pratiqués en moyenne sur les crédits immobiliers début 2022, éventuellement grâce à une bonification financée par l'État.

Le crédit bancaire n'est cependant qu'une solution parmi d'autres. Pour répondre à la demande des ménages pour qui cette solution est fermée, un soutien accru aux sociétés de tiers-financement pourrait être recherché. Ces sociétés s'assurent non

seulement de l'accompagnement technique et financier complet des ménages mais leur avancent aussi le montant des travaux et se remboursent sur les économies d'énergie réalisées, la rénovation étant ainsi indolore en matière de flux de trésorerie. De manière générale, cet accompagnement financier doit être complété d'un accompagnement social afin de lever l'ensemble des obstacles pouvant peser sur le ménage.

La simplification de la distribution de l'éco-PTZ s'avère également nécessaire, comme le rappelait la députée Bénédicte Peyrol (La République En Marche – LREM)⁴⁰ dans un rapport de juin 2021, notamment eu égard à la lourdeur de la procédure d'instruction des dossiers et aux critères d'attribution.

Grâce à cette combinaison de subventions accrues et réorientées et de financements bancaires facilités, il est possible d'**engager un travail de massification des rénovations globales performantes permettant d'équilibrer les flux de trésorerie avant et après les travaux** pour les ménages. Plusieurs études⁴¹ et l'action de certaines associations comme Dorémi ont ainsi montré la possibilité d'atteindre le niveau BBC en matière de consommation d'énergie sur un grand nombre de maisons individuelles, **la réduction conséquente de la facture énergétique permettant de financer les mensualités du prêt souscrit pour financer le reste à charge**.

Impact sur les *personae*

- Grâce à ces aides en faveur d'une rénovation globale, les Lambert et leurs voisins seraient incités à engager différents travaux dans leur copropriété, notamment l'isolation des murs et des combles. Sans cela, ils se seraient contentés de changer leur chaudière au fioul, sans améliorer le reste du bâti. Pour décider de faire ces travaux au niveau de la copropriété et surmonter les problèmes causés par les appartements en indivision, le rétablissement du vote à la majorité simple des travaux d'efficacité énergétique en copropriété proposé par l'Institut Montaigne en 2019⁴² serait particulièrement utile. Afin de les accompagner financièrement, un

40 Peyrol, Bénédicte, annexe n° 23 au rapport sur le projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2020, Engagements financiers de l'État, rapport au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale, mai 2021, disponible à : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion_fin/15b4195-a23_rapport-fond.

41 Enertech, Effnergie, Médiéco, Institut NégaWatt, Ademe, *Perf in Mind*, novembre 2021, disponible à : <https://bibliothèque.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/5265-perf-in-mind-renovation-performante-de-maisons-individuelles.html>.

42 Institut Montaigne, *Rénovation énergétique : chantier accessible à tous*, juillet 2019, disponible à : <https://www.institutmontaigne.org/publications/renovation-energetique-chantier-accessible-tous>.

PAR leur serait consenti. Les Lambert trouvent le système pertinent puisqu'il sera déduit du montant de la succession et ils pourront léguer à leurs enfants un bien ayant pris en valeur.

- Aidés par leur AccompagnateurRénov', les Rossi pourraient cumuler les différentes aides existantes, notamment MaPrimeRénov' Sérénité et les CEE, voire des aides de leur commune. Le reste à charge conséquent pourrait être financé par un éco-PTZ dont les mensualités seraient remboursées en partie grâce aux économies réalisées sur le chauffage et les économies de carburant qu'ils feraient grâce à l'abandon d'un de leurs deux véhicules au profit du vélo.
- Grâce à l'accélération de la transition énergétique que permettraient les différentes mesures décrites ci-dessus, Bruno pourrait trouver un emploi plus pérenne dans la rénovation thermique des logements. Son conseiller emploi pourrait l'orienter vers des formations dans ce domaine, d'autant plus que la demande de main-d'œuvre est forte pour répondre au nombre croissant de rénovations.
- L'accélération des rénovations globales et le volume croissant du marché de la rénovation thermique permettent de remplir le carnet de commandes de Ben Harding, qui voit son activité assurée pour plusieurs années. Afin de mener ces travaux spécifiques de rénovation, il doit néanmoins se former et entamer les démarches nécessaires pour être agréé « Reconnu Garant de l'Environnement » (RGE).

RECOMMANDATION 4

Accroître l'incitation financière des propriétaires bailleurs à rénover leur bien à travers des aides renforcées à court terme mais décroissantes, combinées à des perspectives plus resserrées d'interdiction de mise en location.

Constat

Les bailleurs peuvent être réticents à l'idée d'engager des travaux lourds de rénovation thermique qui affectent la rentabilité de leur bien à court terme. Or, le parc locatif français concentre actuellement davantage de logements énergivores (23 % d'étiquettes F ou G, contre 17 % pour les logements occupés par leurs propriétaires).

Face à cela, la loi Climat et Résilience a introduit **une interdiction progressive de location** des passoires thermiques qui peut être un facteur de déclenchement de la rénovation. Toutefois, les échéances fixées (classe G en 2025, F en 2028 et E en 2034) sont lointaines au regard de l'urgence climatique, et elles ne concernent pas les logements « moyennement » performants. Ces interdictions croissantes ne dessinent donc pas une trajectoire suffisamment ambitieuse pour viser un parc de logements au niveau moyen BBC en 2050. À cela s'ajoute l'interdiction d'augmenter le loyer pour les passoires thermiques (classes F et G) à la relocation ou de le revaloriser en cours de bail à partir du 25 août 2022. Enfin, à compter du 1^{er} janvier 2023, un logement ne pourra être qualifié de décent si sa consommation d'énergie finale dépasse 450 kWh/m² (soit le seuil d'entrée dans la catégorie G), ce qui ne concerne que 90 000 logements dont 70 000 privés⁴³.

Des dispositifs plus incitatifs ont également été mis en place. **Propriétaires occupants comme propriétaires bailleurs sont éligibles à MaPrimeRénov'**, dans les mêmes conditions en termes de ressources et de gestes de rénovation. Les bailleurs doivent s'engager à louer le bien pendant au moins cinq ans et ne peuvent bénéficier du dispositif pour plus de trois biens mis en location. Les programmes de l'Anah sont, quant à eux, conditionnés au respect de conditions encore plus strictes (gain de 35 % de consommation d'énergie, loyer encadré, location à un ménage modeste, etc.).

Enjeux et modalités de mise en œuvre

Les ménages disposant d'un appartement en location étant en moyenne plus aisés⁴⁴, il est possible de rechercher en priorité le déclenchement de rénovations thermiques parmi ces catégories de population, davantage à même de l'assurer financièrement. Ceci profiterait aux locataires, plus modestes, et parfois en situation de précarité énergétique. Afin d'accroître les rénovations entreprises par les propriétaires bailleurs, il semble nécessaire d'agir sur les deux leviers de la contrainte et de l'incitation financière. À ce titre, **une double perspective de long-terme pourrait être donnée aux propriétaires bailleurs.**

⁴³ Gouvernement, « Interdiction à la location des logements avec une forte consommation d'énergie dès 2023 », Gouvernement, 31 mars 2021, www.gouvernement.fr/actualite/interdiction-a-la-location-des-logements-avec-une-forte-consommation-d-energie-des-2023.

⁴⁴ Il y a deux fois moins de ménages pauvres ou modestes parmi les ménages multipropriétaires que dans l'ensemble de la population (19 % contre 41 %). Insee, « Portrait social de la France », Insee, 25 novembre 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5435421>.

D'une part, **une interdiction renforcée et croissante de location de biens peu performants** pourrait être adoptée, en dessinant une trajectoire plus ambitieuse à l'horizon 2030 tout en donnant des perspectives au-delà des dernières échéances actuelles, soit 2034. Une telle perspective viendrait peser sur la rentabilité financière des biens les moins performants, en affectant négativement leur valeur en cas de revente. Cela implique toutefois un renforcement préalable de la crédibilité et de la pertinence du diagnostic de performance énergétique, face aux récentes critiques dont sa révision a été l'objet.

D'autre part, une telle mesure pourrait être complétée par **des dispositifs d'aide renforcés à court terme, mais progressivement décroissants**. L'effet ciseau d'une hausse des contraintes et d'une baisse progressive des aides pourrait stimuler les rénovations à plus brève échéance, à condition d'informer largement les propriétaires bailleurs sur ces perspectives d'évolution de la rentabilité de leur bien.

Ce renforcement des incitations financières pourrait se traduire de plusieurs façons. La solution la plus simple serait d'**augmenter les plafonds d'éligibilité**, potentiellement en contrepartie d'une augmentation des gains de consommation d'énergie à réaliser. Le barème de MaPrimeRénov' est en effet identique quelle que soit la situation du propriétaire, bailleur ou occupant. Or, les bailleurs tendent à être plus aisés, en moyenne, que les propriétaires occupants. Un tel relèvement poserait néanmoins des questions d'acceptabilité sociale et d'efficacité de la dépense publique. En effet, un effet d'aubaine pourrait alors apparaître en faveur des ménages les plus aisés, alors qu'il s'agit de ceux qui disposent de moyens suffisants pour se conformer aux obligations à venir.

Afin de cibler l'aide sur les propriétaires bailleurs les moins aisés, à coût constant, **une modulation accrue des aides en fonction des revenus** pourrait aussi être étudiée. Elle consisterait à accroître les montants pour les plus modestes et, éventuellement, réduire les possibilités d'aides pour les plus aisés. Cela implique toutefois de parvenir à établir des seuils clairs pour distinguer les bailleurs en capacité ou non de financer aisément ces travaux. De façon alternative, **une modulation en fonction du patrimoine** pourrait être envisagée, qui concentrerait les aides et réhausserait les plafonds sur les ménages disposant d'un seul bien en location.

Impact sur les *personae*

- Anissa subit aujourd'hui une précarité énergétique due à l'absence de rénovation du logement dont elle est locataire. Avec le renforcement des contraintes en

matière de location de passoires énergétiques, le propriétaire de l'appartement de Anissa pourrait être incité à rénover le logement, sans quoi il ne pourra plus continuer à le louer. Il pourrait se décider d'autant plus rapidement que les aides qu'il est susceptible de toucher sont amenées à diminuer. Une telle rénovation permettra à Anissa de faire des économies substantielles sur sa facture d'énergie puisqu'elle n'aura plus à laisser le chauffage allumé toute la journée et disposera d'une meilleure isolation.

RECOMMANDATION 5

Étendre le champ du microcrédit véhicules propres à d'autres dépenses liées à la transition écologique, en particulier l'électroménager performant, et aligner son plafond sur celui du microcrédit personnel.

Constat

En France, **un microcrédit « véhicules propres » a été mis en place en mars 2021** pour faciliter l'acquisition de véhicules propres par les ménages très modestes, qui se trouvent souvent exclus du système bancaire classique. Ce microcrédit se cumule avec les autres aides de l'État pour atteindre un montant maximum de 5 000 euros, remboursables sur 5 ans, dont l'État se porte garant à hauteur de 50 %. Ce montant ne permet toutefois pas toujours de couvrir le reste à charge pour l'achat d'un véhicule propre, et ce en dépit des diverses aides avancées par l'État. En parallèle, existe le **microcrédit personnel**, qui a vocation à financer la réalisation d'un projet destiné à améliorer l'insertion sociale ou professionnelle des ménages très modestes, comme l'achat d'un véhicule professionnel ou le recours à la formation professionnelle. Ce microcrédit est aujourd'hui plafonné à 8 000 euros sur 7 ans.

Ces deux dispositifs financent des dépenses spécifiques, qui ne comprennent pas l'électroménager et l'équipement du logement. Or, **l'électroménager constitue un poste de dépense important**, qu'il s'agisse d'un premier équipement ou du renouvellement d'équipements obsolètes, du fait du prix élevé des appareils mais aussi de leur consommation d'énergie. Une étude dirigée par l'ADEME en 2021⁴⁵ calcule ainsi

45 Enertech, RTE et ADEME, Panel usages électrodomestiques, mars 2021 disponible à : <https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/4473-panel-usages-electrodomestiques.html>.

la part conséquente de la consommation d'électricité des équipements d'un logement moyen que représente le réfrigérateur-congélateur (11,2%), le lavage-séchage (6,4%), les appareils de cuisine (6,2%) ou encore l'éclairage (3%). En la matière, les offres de financement sont réduites en dehors de prêts de quelques centaines d'euros auxquels peuvent consentir les caisses de retraite ou les CAF pour aider les familles en difficulté à acheter des équipements de première nécessité.

Enjeux et modalités de mise en œuvre

Le microcrédit véhicules propres pourrait tout d'abord voir son périmètre élargi à d'autres dépenses liées à la transition énergétique. En particulier, un tel dispositif pourrait permettre de **financer l'acquisition d'électroménager performant**, neuf ou d'occasion. Bien que cela puisse venir s'inscrire en concurrence avec le crédit à la consommation, ce dispositif viendrait compléter les offres de financement, notamment pour les ménages éloignés des circuits bancaires classiques. En outre, un taux bonifié pourrait être proposé pour ces biens durables, afin de proposer une alternative avantageuse. Un accompagnement dans le choix des équipements pourrait être proposé dans ce cas, en mettant en relation le ménage avec des associations spécialisées en la matière.

Par ailleurs, **un relèvement des plafonds et de la durée du microcrédit véhicules propres en les harmonisant sur ceux du microcrédit personnel** pourrait accroître le champ des dépenses éligibles tout en conservant un montant raisonnable. Ceci permettrait notamment de couvrir une part plus importante du reste à charge lié à l'achat d'un véhicule électrique.

Impact sur les *personae*

- Anissa pourrait engager le renouvellement progressif de ses produits d'électroménager, en s'appuyant sur le micro-crédit pour acheter des équipements plus économes en énergie. La vétusté de ses équipements actuels la conduit en effet à surconsommer. Une partie des économies d'énergie réalisées pourraient permettre de limiter la facture d'énergie. Si Anissa est particulièrement concernée par ces problèmes, de nombreuses autres *personae* pourraient bénéficier du dispositif pour acquérir de l'électroménager plus durable.

2. Encourager l'essor des différentes mobilités durables

Parmi les recommandations ci-après, le choix a été fait de ne pas aborder la question du développement des principales infrastructures de transport, notamment celles liées à l'offre de transports en commun, dont le déploiement nécessite souvent une action de plus long terme et qui était au centre du rapport *Infrastructures de transport : vers le futur et le durable!*, publié par l'Institut Montaigne au mois d'avril 2022. De la même manière, la nécessité d'un partage plus efficace des infrastructures de transport publiques faisait l'objet d'une série de propositions dédiées dans le rapport *Transports du quotidien : en route vers le sans carbone*, publié par l'Institut Montaigne et daté de décembre 2021. Il convient cependant de rappeler que les transports en commun demeurent la solution de substitution à la voiture individuelle la plus efficace, notamment en zone rurale ou périurbaine où le recours au vélo et au covoiturage est rendu plus complexe.

En particulier, la proposition de ce dernier rapport de **développer les pôles d'échanges multimodaux routiers sur voies rapides** et des voies réservées aux bus depuis ces mêmes pôles constitue une solution pouvant être déployée à court terme pour les zones périurbaines. À travers un accès aux voies rapides, un service régulier et un stationnement sécurisé, ces pôles permettent de réduire les frais de transport et les temps de trajets tout en décongestionnant les axes routiers.

En parallèle de cela, il serait intéressant de **développer davantage de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) ou un réseau de cars express** dans les zones moins denses. Pour un coût limité, ces alternatives permettent en effet de desservir plus facilement des zones jusque-là enclavées, d'augmenter la fréquence des passages et d'étendre les horaires du service, afin de répondre aux besoins de populations modestes qui ont souvent des horaires décalés ou postés.

RECOMMANDATION 6

Accroître le recours au covoiturage pour les trajets domicile-travail en mettant en place des infrastructures dédiées, en accroissant les incitations financières et en développant les plans de mobilité inter-entreprises.

Constat

À l'heure où la hausse du prix des carburants pèse sur le pouvoir d'achat des ménages et où les métropoles cherchent à réduire la place du trafic automobile, une étude d'avril 2022 menée par Vinci montre que plus de **8 conducteurs sur 10 se déplacent seuls au quotidien**, une proportion qui atteint près de 90 % sur les trajets domicile-travail. En dépit du développement d'applications numériques permettant d'étoffer l'offre de transport, le covoiturage demeure peu courant. Le manque de flexibilité perçu n'incite pas les automobilistes à abandonner leur véhicule (horaires, parcours, arrêts en chemin). Le covoiturage représente pourtant une réponse puissante à la hausse du prix des carburants. En 2021, le ministère de la Transition écologique estimait ainsi qu'une personne résidant à 30 kilomètres de son travail pouvait économiser 2 000 euros par an avec un covoiturage quotidien⁴⁶, et ceci avant même le phénomène de hausse des prix que nous connaissons actuellement.

Une série de mesures a d'ores et déjà été adoptée, notamment sous l'impulsion de la LOM de 2019 et du plan national de covoiturage au quotidien qui entend **tripler le nombre de trajets d'ici à 2024**. On peut notamment citer l'établissement d'accords internes ou l'élaboration de plans de mobilité au sein des entreprises, l'expérimentation de voies réservées, des appels à projets nationaux ou encore la possibilité pour les collectivités de mettre en place des incitations financières. En outre, l'employeur peut désormais verser un forfait mobilités durables (vélo, covoiturage, *free-floating*), exonéré d'impôts et cotisations, mais l'adoption d'un tel dispositif reste facultative.

Enjeux et modalités de mise en œuvre

Comme le proposait le rapport de l'Institut Montaigne *Transports du quotidien : en route vers le sans carbone*, une politique multidimensionnelle pourrait être menée afin d'accélérer l'usage du covoiturage.

Un premier axe viserait à **accroître le développement d'infrastructures par les collectivités**. Il peut s'agir de la mise en place de voies de covoiturage dédiées, avec parkings relais, pour fluidifier les entrées dans les villes, notamment sur les routes très fréquentées du quotidien comme les rocades. De la même façon, il peut

convenir de démocratiser la réservation d'emplacements de stationnement ou le développement de lignes de covoiturage spontané en zone rurale. En agissant sur la redistribution de l'espace public routier et sur le temps et la régularité du trajet, il est possible d'engager une évolution durable des usages.

Une deuxième composante aurait trait à la **facilitation du versement d'aides au covoiturage**, et plus largement aux mobilités douces. La LOM a mis en place le forfait mobilités durables, qui permet à une entreprise de financer les transports durables de ses salariés tout en étant exonérée de cotisations jusqu'à 500 euros par an. Cependant, seuls 20 % des employeurs ont adopté ce dispositif⁴⁷, un taux de pénétration qui souffre de la complexité de cet outil et de la nécessité de prouver la bonne utilisation des fonds versés. Ainsi, comme exposé dans le rapport *Transports du quotidien : en route vers le sans carbone* de décembre 2021, il serait possible de **mettre en place une application unique pour gérer le forfait mobilités durables et obliger les opérateurs de mobilité à accepter l'interface** pour faciliter le suivi des dépenses. Ceci permettrait de simplifier les processus et de réduire les coûts de transaction, en s'appuyant sur les dispositions légales introduites par la LOM et la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron ». Celles-ci ont, en effet, ouvert les possibilités d'utilisation des données des services de transport et de mobilité.

Enfin, il s'agit d'**impliquer davantage les employeurs et les collectivités dans le travail de déploiement et de sensibilisation**. En effet, l'entreprise demeure l'échelon le plus pertinent pour engager une démarche de covoiturage. La LOM de 2019 a pour cela introduit l'obligation de mener un dialogue social annuel en matière de mobilité des salariés, et modulé les obligations en matière d'établissement de plans de mobilité introduites par la loi LTECV de 2015. Cependant, ces plans de mobilité ne permettent pas toujours d'atteindre une masse critique à l'échelle de l'entreprise pour inciter au covoiturage. De plus, les plans de mobilité inter-entreprises demeurent un outil peu utilisé. En s'appuyant sur les « comités de partenaires », qui rassemblent entreprises et usagers, que les collectivités doivent mettre en place depuis la loi LOM, il pourrait être pertinent d'encourager voire d'imposer aux acteurs de la mobilité la **mise en place de ces plans de mobilité inter-entreprises sur les zones d'activité**. Ceci ne doit pas faire oublier la nécessité d'accompagner les personnes non-salariées, à travers des dispositifs plus ambitieux portés par les collectivités mais aussi en veillant à une modération des commissions prélevées par les plateformes pour maintenir un dispositif attractif financièrement.

⁴⁶ Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, *Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur*, 27 octobre 2021, disponible à : <https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur>.

⁴⁷ ADEME, *Baromètre Forfait Mobilités Durables*, 2021 disponible à : <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4636-barometre-forfait-mobilites-durables.html>.

En matière de sensibilisation, un effort soutenu doit être mené à l'image de ce qui est proposé pour le vélo (cf. *infra*). L'objectif est bien le **développement d'un « réflexe covoiturage »**. Pour cela, il est nécessaire d'accompagner les personnes concernées pour leur faire essayer un trajet et leur montrer, par la pratique, que la solution de covoiturage est facilement utilisable. Si cela peut passer par l'employeur, à travers des animations collectives en entreprise, une attention particulière doit aussi être portée aux personnes habitant en zones plus isolées, où des offres peuvent être développées mais dont l'adoption nécessite une démarche de conviction plus individualisée.

Impact sur les personae

- Le développement par son administration d'une offre de covoiturage pourrait convaincre Anissa d'offrir des places de covoiturage à des collègues ou à des salariés travaillant dans la même zone d'activité. Elle pourrait les covoiturer jusque dans son lieu de résidence ou bien les récupérer à l'entrée de l'autoroute sur une aire de covoiturage. Cela lui permettrait d'économiser des frais de carburant et d'amortir davantage son véhicule.
- Arnaud Rossi utilise son véhicule pour se rendre au travail, qui est pourtant à moins de 10 kilomètres de son domicile, en raison de l'absence d'offre adéquate de transports en commun. Avec le développement d'une offre de mobilité partagée entre les différentes entreprises du site gazo-intensif où il travaille, Arnaud s'aperçoit qu'un autre salarié avec des horaires proches des siens habite près de chez lui. Grâce aux applications mobiles mises en place, ils pourraient se covoiturer de manière alternative, économiser sur leurs frais de carburant et bénéficier du forfait mobilité durable versé par leur entreprise.

RECOMMANDATION 7

Développer l'usage du vélo grâce à une sécurisation des infrastructures, une incitation financière ciblée sur les ménages modestes et une démarche de sensibilisation accrue.

Constat

À l'heure où les métropoles développent un maillage plus dense de voies cyclables, ce moyen de transport représente un levier efficace de réduction des temps de déplacement, de l'empreinte carbone et des dépenses de carburant des ménages. Les pouvoirs publics, notamment les collectivités, encouragent d'ailleurs ce mouvement à travers le versement de plusieurs primes qui favorisent l'achat ou la rénovation de vélos.

Lancé en 2018, le **plan Vélo** vise un triplement de la part des trajets réalisés en vélo d'ici à 2024, pour atteindre 9%. À cet effet, une série d'actions a été initiée, en particulier des appels à projets pour des pistes cyclables, l'identification des vélos neufs, le soutien à l'achat de vélos électriques ou encore le développement de stationnements sécurisés dans les gares. À cela s'ajoute la politique volontariste de certaines collectivités qui disposent d'infrastructures plus ou moins développées, et qui ont pu tirer parti de la crise sanitaire pour pérenniser les pistes cyclables temporaires mises en place. La crise sanitaire a renforcé la dynamique, l'utilisation des pistes cyclables ayant augmenté de 78% à Paris depuis 2019, de 42% à Grenoble ou encore de 74% à Annecy⁴⁸.

Cependant, plusieurs obstacles au développement de cette mobilité perdurent.

En France, le **déficit d'infrastructures sécurisées** est identifié de longue date. Il s'agit tout d'abord d'un **réseau de pistes cyclables encore insuffisant**, notamment en périphérie des grandes métropoles. Le réseau de voies cyclables est ainsi estimé à 25 000 kilomètres aujourd'hui⁴⁹, soit 2% de la longueur du réseau des voies de circulation en France. Or, d'après le baromètre 2018 de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, 80% des répondants souhaitent voir se développer des aménagements en site propre et 41% considèrent que les espaces aménagés sont encore insuffisants pour utiliser le vélo plus fréquemment⁵⁰. **Le manque de stationnements sécurisés**, intrinsèquement lié au taux élevé de vols en milieu urbain, constitue un autre frein majeur. En 2003, 80 000 usagers renonçaient chaque année à l'utilisation ou l'achat d'un vélo à la suite d'un vol⁵¹. De la même manière, en 2018,

48 Vélo & Territoires, *Fréquentations vélo en France 2022*, Bulletin n° 1, mai 2022, disponible à : https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/06/2022_06_01_Bulletin_Frquentation-vlo-en-France_1.pdf.

49 Vélo & Territoires, *Schéma national des véloroutes*, mars 2021, disponible à : <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/>.

50 Club des villes et territoires cyclables, *La sécurité des cyclistes*, 2018 disponible à : <https://villes-cyclables.org/le-velo-au-quotidien/la-securite-du-cycliste-et-du-velo/la-securite-des-cyclistes>.

51 Institut Fédératif de Recherche sur les Économies et les Sociétés industrielles, *Le vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention*, 2003, disponible à : [http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Temis-0045405&n=142&q=\(%2B\(question_word%3Aurbains+question%3A%7Curbains%7C\)\)&](http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Temis-0045405&n=142&q=(%2B(question_word%3Aurbains+question%3A%7Curbains%7C))&).

seuls 20 % des usagers interrogés par la fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) estimaient pouvoir se garer facilement en ville.

Ces différents éléments participent de la création **d'un fort sentiment d'insécurité pour les usagers**, relayé lors du *Fair Energy Forum* organisé par Missions Publiques. En effet, les utilisateurs de vélos restent parmi les usagers les plus susceptibles d'être victimes d'accidents dans l'espace public (227 décès en 2021, +21 % par rapport à 2019, dans un contexte de baisse globale avec 2 944 décès au total sur les routes⁵²). S'ajoute un manque d'aisance à vélo, puisque 2 % de la population adulte ne sait pas faire de vélo quand **20 % estime ne pas être à l'aise à vélo**. Enfin, la pratique du vélo baisse également parmi les jeunes, influençant les futures pratiques adultes, comme le relevait un rapport réalisé par l'ADEME en 2020⁵³.

Par conséquent, **le vélo ne fait souvent pas partie du paysage des solutions de transport** à la portée des ménages modestes pour assurer les déplacements du quotidien, puisque 49 % des actifs dont le trajet domicile-travail fait moins d'un kilomètre utilisent leur voiture pour effectuer ce trajet⁵⁴. À cet égard, le coût du trajet, le temps de parcours et la facilité d'utilisation constituent des facteurs déterminants dans le choix du mode de transport. En outre, s'ils peuvent se servir du vélo ou identifier ce moyen de transport pour leur loisir, les ménages se montrent souvent plus réticents à l'idée d'utiliser ce mode de transport pour leur vie quotidienne, compte tenu notamment d'une praticité moindre que la voiture pour effectuer diverses tâches lors d'un même trajet (courses, transport d'enfants, etc.).

Enfin, se pose la question du **prix**. Si les vélos électriques d'entrée de gamme se situent à environ 500 euros, un modèle de qualité standard implique de déboursier entre 800 et 1 400 euros⁵⁵. L'essentiel des aides à l'achat sont aujourd'hui allouées par les collectivités, à travers des dispositifs variant de l'une à l'autre. L'État a également mis en place **un bonus vélo aux conditions restrictives**,

52 Sécurité routière, *Chiffres définitifs de l'accidentalité routière en 2021*, mai 2022, disponible à : <https://www.interieur.gouv.fr/actualites/communiqués/chiffres-definitifs-de-l'accidentalite-routiere-en-2021-nombre-de-morts-en>.

53 Ademe, en collaboration avec la DGE, la DGITM et la Fédération française de cyclisme, *Impact économique et potentiel du développement des usages du vélo en France*, avril 2020, disponible à : <https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/en-pratique/etudes-et-statistiques/dossiers-de-la-DGE/impact-economique-et-potentiel-developpement-velo-en-france.pdf>.

54 Brutel Chantal et Jeanne Pages, *La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour les courtes distances*, Insee Première, n° 1 835 janvier 2021, disponible à : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>.

55 UFC-Que choisir, *Vélo électrique Bien choisir son vélo électrique*, disponible à : <https://www.quechoisir.org/guide-d-achat-velo-electrique-n8147/>.

puisqu'il est nécessaire d'avoir un revenu annuel inférieur à 13 489 euros par part fiscale et de compléter avec l'aide d'une collectivité. En outre, le plafond de l'aide est fixé à 200 euros, dont est déduit le montant de l'aide apportée par la collectivité.

Enjeux et modalités de mise en œuvre

Une politique multidimensionnelle pourrait être menée pour accélérer l'usage du vélo, et l'inscrire dans l'éventail des solutions facilement envisageables pour un ménage modeste.

En premier lieu, il s'agit d'**encourager le développement par les collectivités d'infrastructures standardisées et sécurisées**. Il est nécessaire de développer un réseau de **pistes cyclables harmonisées et sécurisées**, en reliant davantage les périphéries, y compris celles moins densément peuplées, à la métropole, afin d'agir sur le temps et la régularité du trajet. À cet égard, en 2021, l'Institut Montagne avait recommandé dans son rapport *Transports du quotidien : en route vers le sans carbone* de proposer aux collectivités un guide avec des aménagements cyclables harmonisés et d'accompagner la montée en compétence des services en charge pour accélérer le développement d'aménagements de qualité.

En matière d'infrastructures, il est également essentiel de proposer des **solutions de stockage sécurisées** plus nombreuses, en particulier dans les banlieues défavorisées où l'urbanisme et les immeubles résidentiels n'ont pas été pensés pour cela. Les parkings publics pourraient ainsi offrir de manière massive des espaces sécurisés de stockage, notamment en centre-ville, d'autant plus que l'usage de la voiture en ville connaît une baisse tendancielle. Se pose néanmoins la question du développement d'une tarification adaptée et incitative pour bénéficier de ces solutions de stockage sécurisées dans les espaces publics.

Par ailleurs, il importe de **favoriser l'équipement en vélo**. Cela passe tout d'abord par l'**augmentation des aides à l'achat pour les ménages modestes**, en particulier pour les vélo à assistance électrique (VAE), en étendant le nombre de ménages éligibles, en supprimant l'obligation de cumul avec une aide d'une collectivité et en accroissant le montant alloué. Par ailleurs, et face aux succès remportés par certains dispositifs, à l'instar de Véligo en Île-de-France, il peut être pertinent d'**encourager le développement de flottes partagées** par les collectivités ou les entreprises afin de massifier l'offre, de diversifier le type de matériel mis à disposition (VAE, vélos-cargos, triporteurs) et de faciliter le chaînage des déplacements

(emmener à la crèche, faire des courses, aller travailler, etc.). À l'image de ce qui est proposé pour le véhicule électrique, le développement d'une offre préférentielle de *leasing* de vélo électrique pourrait aussi être étudiée.

Enfin, il est nécessaire de **mettre en place une campagne d'éducation et de sensibilisation renforcée** pour faire entrer cette solution de transport dans le paysage quotidien des ménages modestes, sans quoi les actions précédentes resteront vaines. Sur ce sujet, deux axes sont particulièrement importants. D'abord, il importe d'**accroître la maîtrise du vélo**. Des dispositifs existent d'ores et déjà pour les plus jeunes, à l'image du programme « Savoir rouler à vélo » issu du Plan vélo pour les enfants en école primaire. Ceux-ci mériteraient d'être généralisés à l'école, pour que chaque classe d'âge puisse passer son « permis vélo ». À cela pourraient s'ajouter des ateliers « Remise en selle » à destination des publics les plus éloignés et des campagnes de sensibilisation dédiées.

Par ailleurs, il conviendrait de **diffuser l'usage et le réflexe vélo au quotidien**. Outre le fait d'agir dès le plus jeune âge, ceci implique de faire essayer aux ménages un trajet domicile-travail ou d'autres trajets du quotidien, pour lever les barrières psychologiques et démontrer la praticabilité de tels déplacements. Pour cela, il est nécessaire d'appuyer les actions de sensibilisation menées par certaines associations, en leur permettant d'effectuer cela à plus grande échelle, ou les initiatives issues des collectivités et entreprises (défis vélo, vélo-école, vélo-bus, etc.). À cet égard, les plateformes de services de mobilité inclusive et de mobilité durable, portées par Wimoov, constituent un exemple d'une solution efficace d'accompagnement à la fois social et professionnel, qui peut être passée à l'échelle pour encourager la pratique du vélo, mais aussi le recours à d'autres modes de transports doux comme le covoiturage (cf. *supra*).

Impact sur les *personae*

- Plus à l'aise à vélo, Anissa ne serait plus qu'à quelques minutes de son commerce de proximité. Elle disposerait ainsi d'une offre de transport durable et diversifiée, chacune adaptée à ses différentes contraintes – vélo pour les courses, covoiturage pour le travail, transports en commun accrus pour Zoé, ce qui réduirait son recours à la voiture individuelle.
- Équipés de vélos électriques et disposant de nouvelles pistes cyclables sécurisées, les Rossi pourraient rejoindre rapidement leur travail, qui se situe à moins de 10 kilomètres de leur domicile. Ceci leur permettrait d'économiser les frais de

carburant, voire même de n'avoir plus qu'un seul véhicule, ce qui serait une source majeure d'économies pour eux. Afin d'amener leur plus jeune enfant à l'école, ils pourraient se répartir les jours où ils empruntent la voiture commune. Un de leurs deux vélos pourrait même être un vélo adapté qui leur permettrait de faire le trajet vers l'école avec le petit dernier. Ces changements leurs ont d'ailleurs été suggérés à l'occasion du challenge vélo annuel animé par l'entreprise d'Arnaud.

- Les Müller ont déjà acheté un vélo électrique et sont donc un public qui peut être convaincu pour étendre ses usages. Ils pourraient étendre leur flotte en s'équipant d'un deuxième grâce à des aides renforcées. Ils pourraient aussi essayer et acheter un vélo-cargo pour vendre leur production dans les marchés situés à proximité ou essayer la livraison.

RECOMMANDATION 8

Recentrer et développer les différentes aides favorisant l'achat de véhicules électriques pour les ménages vulnérables, en particulier le bonus écologique, la prime à la conversion et le *leasing*.

Constat

Le fort développement des ZFE de mobilité dans les prochaines années s'accompagnera de l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants, dont les propriétaires sont plus souvent des ménages modestes. Ces derniers ont par ailleurs tendance à favoriser l'achat de véhicules d'occasion plutôt que de véhicules neufs, pour des contraintes de coût, ce qui ralentit le rythme de renouvellement du parc automobile. Pourtant, dans le contexte actuel, marqué par l'explosion du prix des carburants, **disposer de véhicules plus économes ou électriques constitue un facteur de gain de pouvoir d'achat conséquent** pour un ménage vulnérable (ménage modeste ou gros rouleur), d'autant plus s'il recourt à son véhicule de manière quotidienne. De manière annexe, ceci implique de continuer à développer des capacités de production d'électricité afin de répondre à la demande supplémentaire et éviter une flambée des prix de l'électricité.

Afin d'inciter les ménages à s'équiper de véhicules électriques ou hybrides, différents dispositifs ont été mis en place ces dernières années, en particulier la prime à la conversion, pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion peu émetteur, et le bonus écologique, pour l'achat d'un véhicule hybride ou électrique (cf. *supra*).

Ces différentes aides ont représenté un total de 1,1 milliard d'euros en 2021, pour 345 000 primes et bonus distribués soit une moyenne de 3 188 euros par véhicule tous ménages confondus⁵⁶.

Cependant, **les dispositifs actuels sont peu ciblés**. Le bonus écologique est attribué sans condition de ressources et n'est modulé qu'en fonction du prix du véhicule, tandis que la prime à la conversion est versée à tous les ménages, bien qu'elle puisse être majorée pour les plus vulnérables (ménage à faibles revenus ou gros rouleurs). Ces dispositifs bénéficient donc, en premier lieu, aux ménages les plus aisés. En effet, ceux-ci sont souvent davantage à même d'investir dans l'achat d'un véhicule électrique, au coût supérieur, ce qui participe d'un subventionnement indirect de l'industrie automobile.

Si ce système de subventions était pertinent pour amorcer la transition du marché automobile et accroître la demande, la massification des volumes de production de véhicules électriques, en partie liée à la disponibilité d'aides publiques, et les contraintes croissantes en matière de normes d'émission devraient aboutir à un accroissement et à une diversification de l'offre de véhicules électriques dans les années à venir. Cela permettrait de démocratiser l'achat de véhicules moins polluants sans nécessairement avoir besoin de subventionner la demande des ménages les plus aisés.

Enjeux et modalités de mise en œuvre

Face à ces perspectives d'évolution, une série de mesures pourrait être pensée en matière d'aides à l'achat de véhicules électriques neufs.

En premier lieu, **le bonus écologique pourrait être recentré sur les ménages vulnérables**. Le bonus écologique pourrait être majoré *a minima* pour les ménages les plus vulnérables, à l'image de la surprime d'un montant de 1 000 euros qui existe aujourd'hui pour les habitants des outre-mer. Une telle mesure serait particulièrement pertinente au regard de l'abaissement du barème de 1 000 euros à venir au 1^{er} juillet 2022. Une évolution plus significative pourrait conduire à ne faire bénéficier progressivement du bonus que les ménages des trois ou quatre premiers déciles de revenu et les gros rouleurs, les ménages les plus aisés disposant des moyens de changer de véhicule pour s'adapter aux nouvelles contraintes imposées par les ZFE (cf. *supra*).

De la même manière, les **conditions d'éligibilité à la prime à la conversion pourraient être refondues**. La prime majorée de 5 000 euros (contre 2 500 euros pour le reste des ménages) est aujourd'hui limitée aux gros rouleurs et aux ménages modestes ayant un revenu par part fiscale inférieur à 13 489 euros, ou aux ménages très modestes ayant un revenu fiscal par part inférieur à 6 300 euros. Ces éléments contraignent fortement le champ du dispositif. Il serait donc pertinent d'assouplir ces conditions pour inclure davantage de ménages vulnérables, plusieurs ménages modestes signalant ainsi lors de *focus groups* leur non-éligibilité à ces aides. À la manière du bonus écologique, cela pourrait être complété d'une disparition progressive de la prime à la conversion pour les ménages aisés.

En outre, d'autres dispositifs facilitant l'acquisition de véhicules électriques par les ménages vulnérables pourraient être étudiés. On peut notamment citer la proposition de **développer une offre subventionnée de leasing de véhicules électriques**, avancée par plusieurs candidats à l'élection présidentielle de 2022. Une telle solution présente l'avantage de reposer sur une pratique de plus en plus courante parmi les ménages, puisque le *leasing* a été utilisé comme moyen de financement dans 47 % des immatriculations de véhicules neufs en 2021⁵⁷. Le *leasing* étant composé d'un premier versement de quelques milliers d'euros suivi d'un loyer, l'enjeu serait de parvenir à minorer ce premier versement, notamment en mobilisant les systèmes de primes à l'achat ou en jouant sur des garanties apportées par l'État.

En dépit de ces aides, **l'achat d'un véhicule électrique neuf peut demeurer trop onéreux pour un ménage modeste**. Ce phénomène pourrait être aggravé par la hausse des cours des matières premières et les difficultés d'approvisionnement rencontrées par les constructeurs, qui participent actuellement à l'augmentation des prix des véhicules électriques neufs. Les véhicules d'entrée de gamme sont ainsi plus chers et moins disponibles, les constructeurs préférant vendre ceux à plus forte marge. Or, l'afflux de demande que pourraient représenter les aides décrites ci-contre, face à une offre contrainte, est susceptible d'alimenter la hausse des prix.

Aussi, la facilitation de l'accès au véhicule électrique pour les plus modestes pourrait se traduire par un **soutien renforcé à l'achat de véhicules d'occasion propres**, l'électrification du parc automobile se faisant en cascade, à partir des flottes d'entreprise, des loueurs automobiles et des ménages aisés. Le bonus écologique pour l'achat d'un véhicule d'occasion, aujourd'hui de 1 000 euros sans condition de ressources, pourrait ainsi être à la fois relevé pour les ménages modestes et abaissé pour les plus aisés.

⁵⁷ Feitz, Anne. « Le leasing représente 47 % des immatriculations de voitures neuves », *Les Échos*, 3 janvier 2022, <https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/idees-de-business/0700431664717-le-leasing-represente-47-des-immatriculations-de-voitures-neuves-346504.php>.

⁵⁶ Sénat, « Projet de loi de finances pour 2022 : Écologie, développement et mobilité durables », Sénat, 2021, <http://www.senat.fr/rap/121-163-311-1/121-163-311-115.html>.

Afin de baisser les prix du marché, et ainsi de faciliter l'acquisition de modèles abordables par les ménages modestes, un soutien public renforcé aux constructeurs automobiles sera nécessaire. Il importe, en effet, d'accroître l'offre à plus long-terme, en aidant les constructeurs à sécuriser leur approvisionnement et à accroître leurs capacités de construction de véhicules électriques en France. C'est notamment ce qui a été fait pour les usines de batterie à travers le plan France Relance.

RECOMMANDATION COMPLÉMENTAIRE

Si les subventions permettent d'alléger les contraintes financières pesant sur l'achat d'un véhicule électrique, il est nécessaire de lever le frein matériel de la recharge, notamment dans les copropriétés, puisque l'essentiel des charges se fait à domicile ou au travail.

Il est ainsi nécessaire d'appuyer le mouvement enclenché ces dernières années avec le droit à la prise renforcé pour les utilisateurs de véhicules électriques, mais surtout la simplification des démarches pour installer des bornes de recharge dans les copropriétés via les mécanismes de préfinancement de l'infrastructure collective, qu'elle soit confiée au gestionnaire de réseau de distribution ou à un opérateur de recharge privé. Enfin, le soutien financier conséquent qu'apporte le programme ADVENIR, doté de 100 millions d'euros sur la période 2020-2023 pour installer 45 000 points de charge, pourrait être pérennisé et étendu, en complément du crédit d'impôt existant pour l'acquisition et la pose de systèmes de charge pour véhicule électrique.

Impact sur les personae

- Les Lambert ne sont aujourd'hui pas éligibles à la prime à la conversion. Une prime élargie et un bonus accru pourraient les convaincre de mettre à la casse leur véhicule polluant en diminuant leur reste à charge. Cela leur permettrait aussi de réduire leurs dépenses de carburant et donc d'économiser pour mieux accueillir leurs petits-enfants.
- Comme Ben Harding, les Müller pourraient changer leur véhicule professionnel très consommateur ou trop vieux grâce aux aides ciblées sur les gros rouleurs ou les

ménages aux revenus faibles, qui diminueront leur reste à charge. Cela conduira à une amélioration de leur marge, en générant une baisse des coûts de carburant, et donc à une rentabilisation plus rapide de leur investissement. Pour les Müller, cela permettrait aussi de couvrir le coût supplémentaire consenti en lien avec le déplacement pour alimenter les circuits courts par rapport à des livraisons aux supermarchés.

- Afin d'apaiser les craintes de Rémi, le développement des véhicules électriques permettra de conserver des solutions de transport individuelles sur longue distance, en particulier pour les vacances grâce à l'essor des bornes de recharge rapide sur aires d'autoroute. En outre, la limitation de la facture de carburant pour les ménages modestes pourrait leur permettre d'économiser un peu plus pour pouvoir partir en vacances et consommer davantage sur place, ce qui permettrait de maintenir de nombreux emplois saisonniers.

3. Faciliter l'accès des ménages modestes à une offre de produits locaux et de qualité

RECOMMANDATION 9

Proposer une offre de produits locaux et de qualité au plus proche des lieux de vie des personnes modestes, en soutenant le développement de l'agriculture urbaine et des circuits courts dans les quartiers les plus défavorisés ainsi qu'au sein des établissements d'enseignement supérieur.

Constat

L'accès des ménages modestes, et en particulier des étudiants modestes, à une alimentation équilibrée et à prix réduit demeure une problématique forte, éclairée d'une lumière crue à l'occasion de la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19. Depuis la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous (loi EGalim), la restauration collective a pour objectif de servir des repas comptant 50 % de produits de qualité et durables, dont 20 % de produits issus de l'agriculture biologique. Pourtant, la difficulté demeure pour les repas pris à domicile à compter de 2022.

Les ménages modestes tendent ainsi à consommer moins de poissons et de produits de la mer ou de fruits frais et transformés que les ménages les plus aisés. À l'inverse ces ménages consomment davantage de produits céréaliers, de corps gras et de viande⁵⁸. À cela s'ajoute une moindre consommation de produits issus de l'agriculture biologique ou éco-labellisés par rapport aux ménages les plus aisés (cf. *infra*).

Les **quartiers défavorisés restent ainsi souvent à l'écart des réseaux de distribution des circuits courts**, bien que des initiatives existent, souvent portées par des associations. Les collectivités locales peuvent aussi accompagner le mouvement à travers les projets alimentaires territoriaux (PAT), mis en place par la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt de 2014, qui ont pour objectif de relocaliser l'agriculture et l'alimentation en soutenant notamment la constitution de circuits courts. Cependant, les collectivités s'emparent de manière éparse de ce sujet, pourtant essentiel. Ainsi, la Seine-Saint-Denis a lancé un tel projet en 2021 en vue d'améliorer l'accessibilité de produits durables pour tous, en réaction notamment au constat de la constitution d'une dizaine de poches de « quasi-désert alimentaire » où les habitants ont un accès difficile à une alimentation fraîche. Ces PAT ont cependant davantage tendance à être portés par des territoires ruraux ou semi-ruraux, qui disposent d'un tissu agricole plus dense.

Enjeux et modalités de mise en œuvre

Au sein des établissements d'enseignement supérieur, offre et demande pourraient être réconciliées en développant les circuits courts entre étudiants davantage soucieux d'écologie et producteurs aux revenus parfois faibles. Des initiatives spontanées ont pu apparaître ces dernières années, souvent le fait d'associations étudiantes qui ont mis en place des AMAP⁵⁹ sur les campus, comme l'association NOISE à l'ESSEC ou l'association GREEN à l'université de Nantes. Une systématisation de ces dispositifs implique de charger les établissements – ou tout autre acteur, à identifier – de mettre en place ces réseaux. L'enjeu serait notamment de parvenir à garantir une demande suffisamment constante et prévisible, puisque les établissements sont vides en été, période qui est aussi celle du pic de production.

58 Laisney, Céline, *Disparités sociales et alimentation*, Centre d'études et de prospective, Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, décembre 2013, disponible à : <https://agriculture.gouv.fr/disparites-sociales-et-alimentation-document-de-travail-ndeg9>.

59 Association pour le maintien d'une agriculture paysanne.

Au sein des quartiers les plus modestes, la montée en puissance de circuits courts pourrait être accompagnée du développement des épiceries solidaires et de la généralisation des projets alimentaires territoriaux. En matière de PAT, l'État et les collectivités, en particulier les régions, pourraient accroître leur soutien financier à l'émergence de ces projets, en ciblant en particulier les quartiers ou zones les plus défavorisés⁶⁰. L'appel à projet 2021-2022 du programme national d'alimentation n'est ainsi doté que de 1,8 million d'euros. En outre, une consolidation dans le temps de ces filières s'avère nécessaire, dans la continuité des efforts engagés par le plan France Relance qui avait identifié une enveloppe de 77 millions d'euros pour soutenir les projets existants. De la même manière, il pourrait être pertinent de pérenniser le soutien apporté par le plan de relance au développement de projets favorisant l'accès du plus grand nombre à une alimentation saine et de qualité (commerces ambulants, épiceries solidaires, start-ups, démarches de structuration de producteurs, etc.).

Ces différentes actions pourraient s'inscrire dans le cadre plus global d'une modernisation et d'une stabilisation du pilotage de l'action associative dans les quartiers défavorisés, comme le propose l'Institut Montaigne dans un rapport de juin 2022⁶¹, en (i) systématisant les conventions pluriannuelles d'objectifs pour les associations dans ces quartiers, (ii) en leur assortissant des volets incitatifs et de primes à la performance, et (iii) en mobilisant les collectivités sur le pilotage de ces conventions.

Par ailleurs, **le développement de l'agriculture urbaine**, porté par certaines collectivités mais aussi par l'ANRU dans le cadre des programmes de renouvellement urbain, est un moyen intéressant d'apporter aux habitants une ressource alimentaire locale tout en végétalisant l'espace urbain. Une montée en puissance d'initiatives à l'image de l'appel à projets Quartiers Fertiles de l'ANRU contribuerait ainsi en partie à accroître l'offre de produits locaux et responsables aux ménages modestes.

En s'appuyant au maximum sur les initiatives locales et citoyennes, en facilitant le déploiement de l'agriculture urbaine et en favorisant l'émergence de circuits courts, il est possible de faire émerger un lien de confiance entre citoyens et producteurs, mais aussi de recréer du lien social entre citoyens des quartiers défavorisés.

60 Plusieurs périmètres pourraient être envisagés pour cibler en priorité ces quartiers. Outre le périmètre habituel des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), il pourrait aussi être intéressant d'identifier plus précisément les « déserts alimentaires ». Cette notion, développée aux États-Unis, identifie les territoires dépourvus de sources d'aliments sains à un coût acceptable et dont la population est défavorisée socio-économiquement.

61 Institut Montaigne, *L'avenir se joue dans les quartiers pauvres*, juin 2022, disponible à : <https://www.institutmontaigne.org/publications/lavenir-se-joue-dans-les-quartiers-pauvres>.

Enfin, se pose la problématique du surcoût que peut représenter l'achat de produits bios ou responsables. Outre un approvisionnement local, il importe en effet de proposer une alimentation de qualité, ce qui passe par le développement de productions bio ou à haute qualité environnementale. Si, à panier constant, les produits locaux et biologiques sont plus chers que ceux vendus dans une chaîne « *discount* », un rééquilibrage de l'assiette (moins de produits animaux et transformés, plus de fruits et légumes) et une réduction du gaspillage peuvent permettre d'abaisser le surcoût moyen, comme le démontrent les simulations menées par I4CE (cf. *infra*). Cela implique toutefois de prévoir préalablement **une éducation à l'alimentation**, qui inclut des ateliers pour apprendre à cuisiner les produits vendus, adaptée aux pratiques alimentaires des publics ciblés.

Impact sur les *personae*

- Marc est boursier et ne sollicite pas Anissa pour l'aider. Il pourrait désormais acheter des produits sains et de qualité à un prix raisonnable dans son université. Une association d'élèves propose même des cours en partenariat avec celle ayant mis en place l'AMAP pour apprendre à cuisiner les produits, Marc ayant été habitué à consommer des plats souvent préparés et transformés. Par ailleurs, Anissa profite du nouveau marché mis en place le week-end par la mairie dans son grand ensemble résidentiel pour s'approvisionner en produits frais et locaux, ce qui lui permet de réduire ses déplacements.
- Les Müller pourraient proposer la totalité de leur production en vente directe grâce à la mise en place de davantage de réseaux en circuit court autour de chez eux. Cela pourrait passer par des partenariats avec l'université locale, des épiceries solidaires mises en place dans le cadre de PAT ou le développement de marchés. Les Müller pourraient ainsi diversifier leurs sources de revenus, mais aussi limiter la pression à la baisse exercée par la grande distribution sur leurs marges en vendant leur production en direct. La viande produite en agriculture biologique étant toutefois plus chère à produire, cela implique de travailler concomitamment au développement du chèque alimentation pour soutenir la demande.
- L'université de Joseph souhaitant mettre en place un circuit court avec des producteurs locaux implantés dans la région, elle pourrait s'appuyer sur les associations étudiantes engagées pour la transition écologique. En rejoignant une telle initiative, Joseph pourrait concrétiser sa volonté de s'impliquer et disposer de leviers d'action à son échelle. En outre, grâce au développement de ce dispositif, il pourrait profiter d'une offre de produits de qualité, au sein de son université et à un prix raisonnable, ce qui répondrait à ses aspirations de consommation.

Création d'un chèque alimentation ciblé sur les produits alimentaires « responsables »

Le chèque alimentation, proposition de la Convention citoyenne sur le climat reprise par le Gouvernement, vise à aider les ménages face à la hausse des prix de l'alimentation tout en leur permettant de consommer des produits locaux et sains. En dépit de premières annonces faites sur le sujet, ce dispositif, inscrit dans la loi Climat et Résilience de 2021, reste encore à concrétiser.

Ce dispositif s'inscrit dans **un contexte d'accélération de l'inflation concernant les prix des produits alimentaires** ces derniers mois, du fait notamment des perturbations sur les marchés internationaux. Avec une augmentation des prix alimentaires de 3,8 % sur un an enregistrée en mai 2022⁶², cela rend d'autant plus prégnante la question des dépenses contraintes des ménages et de l'insécurité alimentaire. En outre, du fait de prix plus élevés en moyenne, la consommation de produits de qualité, issus de l'agriculture raisonnée ou biologique, concerne aujourd'hui essentiellement les catégories de population les plus favorisées. Selon une étude Nielsen, **20 % de la population était à l'origine de l'achat de 66 % des produits bio en 2019**. En outre, en 2021, le marché des produits bio s'est contracté pour la première fois, ce qui souligne un ralentissement de la progression de la demande et peut appeler à élargir le cercle des consommateurs habituels. Enfin, les ménages modestes tendent à développer un sentiment de stigmatisation si l'accès à ces produits n'est possible qu'à travers des réseaux de solidarité, ce qui pose d'évidentes questions d'intégration et de vivre-ensemble.

Un tel chèque permettrait d'**agir de manière ciblée sur l'alimentation**, ce que ne permettrait pas une aide plus générale visant à augmenter le pouvoir d'achat des ménages modestes. Par ailleurs, le chèque alimentation a l'avantage de **concentrer la dépense publique sur les plus modestes** – à l'inverse d'une baisse de TVA sur les produits issus de l'agriculture biologique ou durable, qui profiterait indistinctement à tous les consommateurs. Enfin, ce dispositif permet **d'éviter tout sentiment de stigmatisation**, en donnant

.../...

⁶² Insee, « Indice des prix à la consommation - résultats provisoires (IPC) - mai 2022 », Insee, 31 mai 2022, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6448356>.

la possibilité aux ménages modestes de consommer des biens équivalents à ceux des ménages plus aisés et de s'insérer dans les circuits de distribution classiques. Ce dispositif rejoindrait pour partie le « chèque consommation » prôné par É. Chaney et J. Damon dans une note pour l'Institut Montaigne en décembre 2020 afin de surmonter la crise liée à la pandémie de Covid-19 et d'accompagner les ménages modestes.

Cependant, **certaines interrogations concernant les modalités techniques de mise en œuvre restent à résoudre**⁶³.

- **Concernant les modalités de distribution**, il pourrait être distribué assez facilement aux ménages modestes, notamment *via* les caisses d'allocations familiales. Son pilotage demeurerait cependant complexe tandis que le dispositif viendrait complexifier le système d'aides sociales.
- **Concernant les produits éligibles**, s'appuyer sur un label existant serait sans doute la manière la plus efficace pour parvenir à déployer un dispositif ciblé sur des produits responsables. Ceci pourrait toutefois condamner certains produits locaux, en l'absence de labellisation, tandis que des produits étiquetés bio mais importés pourraient en bénéficier, et ce en dépit de leur empreinte carbone importante. En outre, certains produits bénéficiant de labels locaux ou bio, pourraient être achetés quand bien même ils ne seraient pas sains d'un point de vue nutritionnel. Une solution plus simple, mais moins ciblée, consisterait à **focaliser le chèque sur l'achat unique-ment de produits frais** (fruits, légumes, légumineuses...) **et non-transformés**, sans distinction sur le mode de production ou l'origine.
- **Concernant les modalités d'encaissement** il est nécessaire de trouver une solution technique permettant aux producteurs d'encaisser facilement ce chèque, afin d'encourager l'essor des circuits courts. Un dispositif similaire à celui des cartes dématérialisées pour tickets restaurants pourrait être envisagé.

.../...

Comme mentionné précédemment, une telle mesure sera d'autant plus efficace qu'elle s'accompagnera d'une **éducation à l'alimentation renforcée** à destination des ménages les plus fragiles afin de favoriser l'achat de produits moins transformés et plus équilibrés, bien que ceux-ci puissent parfois manquer de temps ou d'équipement pour cuisiner chez eux. Cette démarche de sensibilisation pourrait porter aussi bien sur des questions de budget, de nutrition ou de préparation de repas, en s'appuyant et déployant plus largement des initiatives existant déjà au niveau local et souvent portées par le secteur associatif.

Il est à noter toutefois que le chèque alimentation pourrait avoir des effets inflationnistes sur certaines denrées, et qu'il représenterait un coût potentiellement important pour les finances publiques. Un chèque de 50 à 60 euros par mois, tel qu'évoqué par le ministre de l'Agriculture, qui serait distribué à 8 millions de Français, pourrait constituer une dépense additionnelle brute de 4 à 6 milliards d'euros (hors rentrées fiscales indirectes liées à la consommation induite par ces chèques). Enfin, la création du chèque ne devrait pas se faire au détriment du financement d'initiatives portées par les associations au niveau local pour financer des paniers ou épiceries solidaires.

Pour les personae, l'impact pourrait être positif. Anissa dispose aujourd'hui de revenus insuffisants pour acheter des produits de qualité, et se concentre sur les promotions et « produits industriels » de grands groupes. Le chèque lui permettrait de faire ses courses dans un supermarché plus qualitatif ou auprès de producteurs locaux, ce qui est valorisant, et de mieux faire manger ses enfants. Ceci implique toutefois que Anissa soit accompagnée pour savoir comment cuisiner les produits vendus et équilibrer son budget, mais dispose aussi de temps et d'électroménager performant. Cette demande supplémentaire générée par le chèque pourrait bénéficier aux Müller, le couple d'éleveurs. En soutenant la demande pour des produits plus durables, le chèque alimentation leur sera bénéfique. Ils s'inquiètent néanmoins de pouvoir encaisser les chèques de manière simple. Enfin, en dépit de sa volonté de consommer des produits durables et locaux, Joseph déplore leur coût. Le chèque alimentation lui permettrait de s'approvisionner dans le supermarché en bas de chez lui mais aussi dans des épiceries plus spécialisées ou bien dans des marchés avec des producteurs locaux à Paris.

.../...

⁶³ Le rapport de l'inspection générale des finances, de l'inspection générale des affaires sociales et du Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux sur le sujet du chèque alimentaire (non public) évoque notamment ce sujet.

3. Cibler l'accompagnement financier sur les ménages les plus modestes

RECOMMANDATION 10

Engager une bascule des mécanismes généralisés de régulation des prix de l'énergie vers des dispositifs plus ciblés sur les ménages vulnérables, afin de les accompagner directement dans la transition énergétique.

Constat

Face à la flambée des prix de l'énergie, le Gouvernement a mis en place depuis plusieurs mois des dispositifs massifs de régulation des prix de l'énergie : blocage des prix du gaz, limitation de la hausse des prix de l'électricité, remise de 0,15 euros/litre sur les carburants, indemnité inflation de 100 euros, etc.

Si ces mesures étaient nécessaires pour faire face à l'urgence et à l'ampleur de la hausse des prix, **leur efficacité pourrait être questionnée**. En effet, **elles bénéficient indifféremment aux plus modestes comme aux plus aisés, et elles atténuent fortement le signal-prix en faveur de comportements plus vertueux** pour toutes les catégories de population.

En outre, le coût total de ces dispositifs, pour beaucoup défavorables au processus plus long-terme de transition énergétique, s'établissait d'ores et déjà à 22 milliards d'euros début mars 2022, soit autant de **capacités en moins à investir dans la transition énergétique**. À titre de comparaison, le coût de ces mesures représente un montant équivalent aux deux tiers de toutes les dépenses de l'État considérées comme favorables à l'environnement dans le budget 2022 (soit 32,5 milliards d'euros)⁶⁴.

En outre, le bilan du chèque énergie peut être nuancé. Dans un rapport de février 2022, la Cour des comptes souligne que **le chèque énergie finance tous types d'énergies et que son ciblage est peu performant**. 25 % des ménages en situation de précarité énergétique ne le perçoivent pas, tandis que 50 % des bénéficiaires ne sont pas considérés comme précaires énergétiquement.

⁶⁴ Gouvernement, « Budget vert : augmentation des dépenses favorables à l'environnement en 2022 », *Gouvernement*, 11 octobre 2021, <https://www.ecologie.gouv.fr/budget-vert-augmentation-des-depenses-favorables-lenvironnement-en-2022>.

Enjeux et modalités de mise en œuvre

En premier lieu, **des dispositifs ciblés sur les personnes les plus exposées à la hausse des prix de l'énergie**, « gros rouleurs » vulnérables et ménages modestes notamment, pourraient être envisagés. Ce soutien serait temporaire, et concomitant à un accompagnement accru vers des solutions de transport plus respectueuses de l'environnement. En avril 2022, le Gouvernement a ainsi évoqué la mise en place d'un dispositif spécifique à destination de ces deux catégories de population qui se déclencherait de manière « quasi-automatique » à l'occasion d'une forte augmentation des coûts du carburant. Le coût global d'un tel dispositif serait ainsi moindre pour les finances publiques, tout en ayant un impact accru sur les personnes les plus vulnérables.

En outre, la Cour des comptes⁶⁵ suggère de **recentrer le chèque énergie** sur les seuls ménages en situation de précarité énergétique, avec une possibilité d'accroître et de moduler le montant du chèque pour ces personnes. Cela entraînerait cependant des changements importants de bénéficiaires, ce qui nécessiterait une phase de transition. Se pose également la question de la mise en œuvre, intrinsèquement complexe, dont l'enjeu serait de parvenir à identifier précisément les ménages en situation de précarité énergétique.

Par ailleurs, afin de réintroduire une vraie incitation à la réduction de la consommation d'énergie, **une bascule des mécanismes de régulation des prix au bénéfice de dispositifs introduisant un signal-prix** serait nécessaire. Dans une logique d'acceptabilité, les recettes de ces prélèvements devraient être affectées à la transition écologique, en particulier par le biais d'une **aide financière accrue aux ménages les plus modestes**. Ceci permettrait de les accompagner davantage dans le cadre de la transition énergétique tout en **atténuant l'impact de la hausse du signal-prix**, le taux d'effort des 20 % des ménages les plus pauvres en matière de fiscalité écologique s'élevant à 4,5 % du revenu total annuel contre 1,3 % pour les 20 % les plus aisés⁶⁶.

Un chèque énergie renforcé, recentré et focalisé sur les sources d'énergie les plus vertueuses pourrait ainsi venir **compenser d'éventuelles hausses de taxe carbone pour les plus modestes**. Cela impliquerait toutefois la mise en place d'un système d'attribution plus complexe que l'actuel, avec une attribution en fonction du type de logement, du mode de chauffage et des contraintes de mobilité.

⁶⁵ Cour des comptes, *Le chèque énergie*, Communication à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale, février 2022, disponible à : <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/le-cheque-energie>.

⁶⁶ Commissariat général au Développement durable - Direction du Budget - Direction générale du Trésor - Direction de la législation fiscale, *Rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État*, septembre 2020, disponible à : <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/276480.pdf>.

Il est toutefois nécessaire de réfléchir à une meilleure **lutte contre le non-recours**, puisque 20 % des personnes recevant le chèque ne l'utilisent pas. Dans un premier temps, cela passe notamment par la simplification de la lettre de notification et par un usage plus étendu des « rendez-vous des droits » mis en place par les CAF. À plus long-terme, il serait pertinent de mettre en place des modalités de versement automatique, avec une déduction du montant du chèque de la facture énergétique, ce qui requiert un travail poussé de coordination entre l'État et les fournisseurs d'énergie.

Impact sur les *personae*

- Grâce à un dispositif d'aide ciblé sur les plus modestes en cas de hausse des prix du carburant, les Lambert peuvent plus facilement continuer à utiliser leur véhicule pour se rendre à leurs rendez-vous médicaux dans la ville à 100 kilomètres de chez eux sans pour autant renoncer à aller garder leurs petits enfants dans cette même ville de temps en temps.
- Bénéficiaire du chèque énergie renforcé et ciblé sur les ménages les plus précaires énergétiquement, Anissa pourrait davantage faire face à ses factures d'électricité et de gaz qui augmentent continuellement en dépit de l'application des recommandations qui lui sont communiquées pour réduire sa consommation.
- Les Rossi souffrent parfois du froid en hiver, ayant pratiquement dû renoncer à se chauffer en raison des prix élevés du gaz et du statut de passoire thermique de leur logement. En attendant d'entamer la rénovation de leur habitat, grâce à un chèque énergie plus ciblé et revalorisé pour les plus modestes, ils pourraient gagner en confort de chauffage.
- Comme les Müller, Ben Harding est un gros rouleur et il pourrait bénéficier du dispositif en cours d'élaboration par le gouvernement, ce qui lui permettrait de maintenir une marge suffisante dans le cadre de son activité de vente en direct.

RECOMMANDATION 11

Mettre en place un compte de transition énergétique pour les ménages modestes.

Constat

Les ménages les plus modestes n'ont souvent pas les moyens d'investir dans un changement de mode de vie (véhicule électrique, travaux d'efficacité énergétique) qui permettrait de rééquilibrer leur budget, alors même qu'ils sont plus dépendants au carbone que la moyenne des Français. Les différentes indemnités et primes aujourd'hui mises en place (chèque énergie, prime inflation, etc.) sont coûteuses, pas toujours suffisamment ciblées et n'apportent pas de réponse structurelle au problème (cf. *supra*).

Enjeux et modalités de mise en œuvre

À l'image du compte personnel de formation (CPF), dont le format rencontre un succès certain⁶⁷, **un compte personnel de transition énergétique verrait l'État épargner pour les ménages les plus modestes en vue de financer l'achat d'équipements durables** (vélo ou véhicule électrique, pompe à chaleur, isolation...). Le montant abondé chaque année par l'État pourrait être modulé selon le revenu, le nombre de véhicules, la performance du logement, le nombre de kilomètres parcourus à titre professionnel, etc. Ces crédits s'accumuleraient pour constituer une « cagnotte », qui aurait vocation à être utilisée en complément d'autres dispositifs (MaPrimeRénov', prime à la conversion, etc.).

Cet instrument pourrait être concentré sur les cinq ou six premiers déciles de population, en très large majorité non soumis à l'impôt sur le revenu, soit environ 24 millions de foyers fiscaux. Compte tenu de la difficulté à distinguer les personnes ayant déjà effectué des investissements durables, seraient indistinctement concernés les ménages ayant déjà enclenché ou non une démarche de transition écologique. **Le montant annuel alloué pourrait varier de 50 à 400 euros par part fiscale, avec un montant moyen de 200 euros par part fiscale**, et dans la limite de 1 000 euros par an pour les foyers cumulant les conditions de précarité. Le montant total accumulé sur le compte ne pourrait dépasser un certain plafond, fixé par exemple à 5 000 euros, à l'image du CPF.

À l'issue de sa montée en puissance, un tel dispositif représenterait un soutien théorique total de 5 milliards d'euros par an pour les ménages modestes. L'impact réel sur les finances publiques pourrait toutefois être significativement moindre selon

⁶⁷ Robinet, Charlotte. « Covid, distanciel... pourquoi le Compte personnel de formation a fait un carton en 2021 », *Le Parisien*, 2 janvier 2022, <https://www.leparisien.fr/economie/emploi/covid-distanciel-pourquoi-le-compte-personnel-de-formation-a-fait-un-carton-en-2021-02-01-2022-MS3SFIKA55B53NGDM5MKVWNQAE.php>.

le taux de recours effectif et serait amoindri par les emplois et recettes fiscales générés par les crédits consommés et dépensés par les ménages.

Ce compte pourrait éventuellement servir de « **Compte Rénovation** », tel que proposé dans le rapport Sichel. Dans le cas d'un projet de rénovation thermique, il permettrait ainsi de centraliser les subventions, les avances de fonds propres voire un abondement des ménages à partir d'épargne personnelle. Ceci n'aurait cependant pas vocation à être un livret d'épargne défiscalisé, le livret développement durable existant déjà pour cela.

Si le « chèque vert » proposé par Terra Nova⁶⁸ peut s'approcher de cette proposition, en cela qu'il permet de financer l'achat de biens et services bénéfiques à l'environnement, les modalités diffèrent. Le chèque vert a ainsi vocation à être versé chaque année pour un montant fixe, sans pouvoir être épargné, ce qui limite le champ de biens ou services durables pouvant être achetés. À l'inverse, en permettant d'accumuler une « cagnotte », le compte de transition énergétique permettrait de financer des biens ou services plus conséquents, avec un impact plus fort sur la précarité énergétique des ménages modestes.

Synthèse de la priorisation des propositions

En conclusion du *Fair Energy Forum*, le 10 juin 2022, il a été demandé aux participants de procéder à un vote dans le but de classer, noter et prioriser les recommandations selon différents critères identifiés par Missions Publiques. Ces critères ont fait l'objet d'un échange avec les participants, avant que chaque recommandation soit soumise au vote individuel.

Méthode utilisée :

Les participants ont été invités à classer les recommandations selon quatre critères, en répondant à la question suivante : « *Selon vous, la recommandation est-elle...* »

.../...

68 Cohen, Daniel, et al. *Le Chèque vert, instrument de sortie de crises*, Terra Nova, décembre 2020, disponible à : <https://tnova.fr/economie-social/protection-sociale-solidarites/le-cheque-vert-instrument-de-sortie-de-crisis/>.

1. ... **pertinente** par rapport au défi de la transition énergétique ;
2. ... **correctrice** en termes de résolution des injustices dans la société ;
3. ... **inclusive**, en cela qu'elle concerne une large partie de la population ;
4. ... **urgente** à mettre en place.

Pour chaque recommandation et sur chacun des critères, les participants se sont positionnés de 1 à 4 (« Tout à fait d'accord », « D'accord », « Pas trop d'accord » et « Pas du tout d'accord »).

Cette méthode de priorisation était découpée en deux phases. D'abord, un échange collectif a permis de clarifier ce que chaque participant projetait derrière chaque critère. Ensuite, un vote individuel multicritère. Ce travail a permis aux participants de mener une réflexion sur les objectifs poursuivis par chaque proposition, mais aussi de déterminer lesquelles étaient, selon eux, celles qui répondent de manière concrète aux critères proposés.

Chaque vote est associé à un nombre de points. L'addition du nombre de points donne un score final présenté sur une échelle de 10.

Classement général des recommandations (par ordre décroissant) :

- Recommandation 10 (9,8)
- Recommandation 2 (8,9)
- Recommandation 3 (7,9)
- Recommandation 11 (7,7) et Recommandation 7 (7,7),
- Recommandation 6 (7,65)
- Recommandation 9 (7,2)
- Recommandation 1 (6,9)
- Recommandation 3 (6,75)
- Recommandation 8 (5,9)
- Recommandation 5 (4,3)

Top trois des recommandations par critères (dans l'ordre du mieux évalué au moins bien évalué) :

- **Pertinente** : Recommandation 2, Recommandation 7 et Recommandation 1,
- **Correctrice** : Recommandation 10, Recommandation 2 et Recommandation 6,
- **Inclusive** : Recommandation 10, Recommandation 11 et Recommandation 9,
- **Urgente** : Recommandation 10, Recommandation 2 et Recommandation 3.

REMERCIEMENTS

Les auteurs remercient tout particulièrement les personnes suivantes pour leur soutien précieux dans la rédaction de ce travail.

Groupe de travail

- **Fabrice Bonnifet**, directeur Développement Durable & Qualité, Sécurité, Environnement, Groupe Bouygues
- **Sandrine de Boras**, responsable Innovation, Transdev
- **Fabienne Boutière**, ingénieure d'études et de recherche, sur les thématiques de la rénovation énergétique des logements et de la précarité énergétique, EDF R&D – Département Technologies et Recherche pour l'Efficacité Énergétique (TREE) – EDF Lab Les Renardières
- **Anne Duthilleul**, vice-président en charge du plaidoyer, Secours catholique
- **Benjamin Fremaux**, *Senior Fellow* Énergie et Climat, Institut Montaigne, et président-directeur général, IDEX
- **Thibault Guibert**, associé, Eurogroup consulting
- **Patrick Jolivet**, directeur des études socio-économiques, Direction Exécutive Prospective et Recherche, ADEME
- **Catherine Lescure**, directrice de la communication et de la RSE, Enedis
- **Cécile Maisonneuve**, *Senior Fellow Villes*, territoires et développement durable, Institut Montaigne
- **Jean-Yves Mano**, président, Consommation Logement et Cadre de Vie
- **Solène Metayer**, chargée de recherche, Institut de l'économie pour le climat
- **Nicolas Perrin**, directeur du pôle RSE, Enedis
- **Patrice Ravel**, directeur général délégué de la SIER et président de la commission technique de la fédération des promoteurs immobiliers de France SIER Constructeur
- **Andréas Rüdinger**, chercheur associé, Institut du développement durable et des relations internationales (IDDRI)
- **Valérie Simon-Prudhomme**, En charge du Devoir de Vigilance – Développement durable, EDF
- **Charlotte Vailles**, cheffe de projet, Institut de l'économie pour le climat

Rapporteur

- **Paul Fleurance**, adjoint au chef du bureau MULTIFIN4 - Système financier international et préparation des sommets – Direction générale du Trésor

Équipe projet

- **Ophélie Bretaudeau**, cheffe de projets participatifs, Missions publiques
- **Gabriel Chuepo**, assistant chargé de projets, Missions publiques
- **Sophie Conrad**, responsable du pôle politiques publiques, Institut Montaigne
- **Théa Disdier-Haumesser**, chargée de projets, Missions publiques
- **Alexandre Goddard**, assistant chargé d'études, Institut Montaigne
- **Lilou Laleuf**, assistante chargée d'études, Institut Montaigne

Personnes auditionnées

- **Audrey Zermati**, directrice de la Stratégie, Groupe Effy
- **Vincent Legrand**, directeur général, Dorémi

Les opinions exprimées dans cette note n'engagent ni les personnes précédemment citées ni les institutions qu'elles représentent.

Ce rapport national fait partie du projet « *Fair Energy Transition for All (FETA)* ». FETA est basé sur une recherche par groupes de discussion menée dans neuf pays d'Europe - Belgique, Bulgarie, Danemark, Allemagne, Espagne, France, Italie, Pays-Bas et Pologne. FETA est soutenu par un consortium de fondations composé de la Fondazione Cariplo, de la Deutsche Bundesstiftung Umwelt, de la Fondation IKEA, de la Fondation Roi Baudouin, de la Stiftung Mercator, du Network of European Foundations et des Open Society Foundations. Le projet est dirigé par la Fondation Roi Baudouin et mis en œuvre par ifok, Climate Outreach, le European Policy Centre, ainsi que par des facilitateurs et des experts politiques dans les pays participants. Les partenaires nationaux de FETA sont Atanor et Levuur, ENEFFECT, Danish Board of Technology (DBT), ifok, Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo da Vinci, Berenschot et l'Université de Groningen, Missions Publiques, Polish Foundation for Energy Efficiency (FEWE), Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS). Si vous êtes intéressé par une publication de synthèse de tous les pays et par de plus amples informations sur le projet et la méthodologie, veuillez consulter le site web de FETA : <https://fair-energy-transition.eu/what-vulnerable-people-have-to-say/>.

Partenaires



Working together for a better society



IKEA Foundation

STIFTUNG
MERCATOR

OPEN SOCIETY
EUROPEAN POLICY
INSTITUTE

Network of
European
Foundations



ifok.
A CADMUS COMPANY



LES PUBLICATIONS DE L'INSTITUT MONTAIGNE

- China Trends n° 13 - Chine-Japon : le périmètre d'une confrontation (juin 2022)
- Guerre en Ukraine : nouvelle politique étrangère pour la France (juin 2022)
- L'avenir se joue dans les quartiers pauvres (juin 2022)
- Du permis à l'emploi : roulez jeunesse (mai 2022)
- Santé : faire le pari des territoires (mai 2022)
- Infrastructures de transport : vers le futur et le durable! (avril 2022)
- China Trends #12 – Ukraine : un narratif chinois pro-russe gravé dans le marbre? (mars 2022)
- Géopolitique et technologie : le tournant de la stratégie européenne (mars 2022)
- Reconversion professionnelle : pour le meilleur et pour l'avenir (février 2022)
- Droit du travail : 18 idées pour le prochain quinquennat (février 2022)
- Baromètre européen des impôts de production 2022 (février 2022)
- Xi Jinping, un ordolibéral : les marges de croissance de la Chine en 2022 (février 2022)
- Logement : rebâtir nos ambitions (février 2022)
- Une jeunesse plurielle – Enquête sur les 18-24 ans (février 2022)
- Aviation décarbonée : embarquement immédiat (janvier 2022)
- Cinq ans pour faire progresser la France des ETI (janvier 2022)
- 2022-2027 : quelles perspectives pour les finances publiques? (janvier 2022)
- Santé 2022 : tout un programme (janvier 2022)
- China Trends #11 – Une ouverture à la carte : les investissements directs étrangers en Chine (décembre 2021)
- Transports du quotidien : en route vers le sans carbone! (décembre 2021)
- La présidence française de l'Union européenne à la loupe (décembre 2021)
- Europe-Inde : quelles ambitions face à la Chine? (décembre 2021)
- Réinvestir le secteur bancaire européen (novembre 2021)
- Une France convalescente, une France du « proche » Baromètre des Territoires 2021 (novembre 2021)
- China Trends n° 10 – Comment l'intelligence artificielle transformera la Chine (novembre 2021)
- Prix Interne du Carbone : une solution qui tombe à PIC pour les entreprises? (novembre 2021)
- En campagne pour l'agriculture de demain (octobre 2021)
- La France dans le bouleversement du monde (octobre 2021)
- Automobile : feu vert pour une industrie durable (octobre 2021)
- Innovation française : nos incroyables talents (octobre 2021)
- Parcours patient : parcours du combattant? (septembre 2021)
- Europe : agir ensemble pour la décarbonation (septembre 2021)
- Quelle Allemagne après Merkel? (septembre 2021)
- Quinquennat Macron : le grand décryptage (août 2021)
- China Trends n° 9 – Une Chine décarbonée est-elle possible? (juillet 2021)

- Villes : à vos données! (juillet 2021)
- Vu de Pékin : le rebond de l'économie chinoise (juin 2021)
- Régions : le renouveau de l'action publique? (juin 2021)
- La stabilité du Maghreb, un impératif pour l'Europe (mai 2021)
- Bien-vieillir : faire mûrir nos ambitions (mai 2021)
- Relance en Afrique : quel rôle pour les entreprises (mai 2021)
- Religion au travail : croire au dialogue – Baromètre du Fait Religieux en Entreprise (mai 2021)
- Fintech chinoise : l'heure de la reprise en main (avril 2021)
- Enseignement supérieur et recherche : il est temps d'agir! (avril 2021)
- Filière santé : gagnons la course à l'innovation (mars 2021)
- Rééquilibrer le développement de nos territoires (mars 2021)
- China Trends n° 8 – L'armée chinoise en Asie : puissance et coercition (février 2021)
- Repenser la défense face aux crises du 21^e siècle (février 2021)
- Les militants du djihad (janvier 2021)
- Compétitivité de la vallée de la Seine : comment redresser la barre? (janvier 2021)
- Semi-conducteurs : la quête de la Chine (janvier 2021)
- Vaccination en France : l'enjeu de la confiance (décembre 2020)
- Santé mentale : faire face à la crise (décembre 2020)
- Construire la métropole Aix-Marseille-Provence de 2030 (novembre 2020)
- Allemagne-France : pour une politique européenne commune à l'égard de la Chine (novembre 2020)
- Plan de relance : répondre à l'urgence économique (novembre 2020)
- Réformer les retraites en temps de crise (octobre 2020)
- Les quartiers pauvres ont un avenir (octobre 2020)
- Trump ou Biden – comment reconstruire la relation transatlantique? (octobre 2020)
- Le capitalisme responsable : une chance pour l'Europe (septembre 2020)
- Rebondir face au Covid-19 : neuf idées efficaces en faveur de l'emploi (septembre 2020)
- Un virus clarificateur L'impact du Covid-19 sur la politique étrangère de la France (juin 2020)
- Les entreprises françaises en Afrique face à la crise du Covid-19 (juin 2020)
- Transatlantic Trends 2020 (juillet 2020)
- Europe's Pushback on China (juin 2020)
- E-santé : augmentons la dose! (juin 2020)
- Dividende carbone : une carte à jouer pour l'Europe (juin 2020)
- L'action publique face à la crise du Covid-19 (juin 2020)
- Seine-Saint-Denis : les batailles de l'emploi et de l'insertion (mai 2020)
- Rebondir face au Covid-19 : relançons l'investissement (mai 2020)
- Rebondir face au Covid-19 : l'enjeu du temps de travail (mai 2020)
- Internet : le péril jeune? (avril 2020)
- Covid-19 : l'Asie orientale face à la pandémie (avril 2020)
- Algorithmes : contrôle des biais S.V.P. (mars 2020)

- Retraites : pour un régime équilibré (mars 2020)
- Espace : le réveil de l'Europe? (février 2020)
- Données personnelles : comment gagner la bataille? (décembre 2019)
- Transition énergétique : faisons jouer nos réseaux (décembre 2019)
- Religion au travail : croire au dialogue – Baromètre du Fait Religieux Entreprise 2019 (novembre 2019)
- Taxes de production : préservons les entreprises dans les territoires (octobre 2019)
- Médicaments innovants : prévenir pour mieux guérir (septembre 2019)
- Rénovation énergétique : chantier accessible à tous (juillet 2019)
- Agir pour la parité : performance à la clé (juillet 2019)
- Pour réussir la transition énergétique (juin 2019)
- Europe-Afrique : partenaires particuliers (juin 2019)
- Media polarization « à la française »? Comparing the French and American ecosystems (mai 2019)
- L'Europe et la 5G : le cas Huawei (partie 2, mai 2019)
- L'Europe et la 5G : passons la cinquième! (partie 1, mai 2019)
- Système de santé : soyez consultés! (avril 2019)
- Travailleurs des plateformes : liberté oui, protection aussi (avril 2019)
- Action publique : pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple (mars 2019)
- La France en morceaux : baromètre des Territoires 2019 (février 2019)
- Énergie solaire en Afrique : un avenir rayonnant? (février 2019)
- IA et emploi en santé : quoi de neuf docteur? (janvier 2019)
- Cybermenace : avis de tempête (novembre 2018)
- Partenariat franco-britannique de défense et de sécurité : améliorer notre coopération (novembre 2018)
- Sauver le droit d'asile (octobre 2018)
- Industrie du futur, prêts, partez! (septembre 2018)
- La fabrique de l'islamisme (septembre 2018)
- Protection sociale : une mise à jour vitale (mars 2018)
- Innovation en santé : soignons nos talents (mars 2018)
- Travail en prison : préparer (vraiment) l'après (février 2018)
- ETI : taille intermédiaire, gros potentiel (janvier 2018)
- Réforme de la formation professionnelle : allons jusqu'au bout! (janvier 2018)
- Espace : l'Europe contre-attaque? (décembre 2017)
- Justice : faites entrer le numérique (novembre 2017)
- Apprentissage : les trois clés d'une véritable transformation (octobre 2017)
- Prêts pour l'Afrique d'aujourd'hui? (septembre 2017)
- Nouveau monde arabe, nouvelle « politique arabe » pour la France (août 2017)
- Enseignement supérieur et numérique : connectez-vous! (juin 2017)
- Syrie : en finir avec une guerre sans fin (juin 2017)

- Énergie : priorité au climat! (juin 2017)
- Quelle place pour la voiture demain? (mai 2017)
- Sécurité nationale : quels moyens pour quelles priorités? (avril 2017)
- Tourisme en France : cliquez ici pour rafraîchir (mars 2017)
- L'Europe dont nous avons besoin (mars 2017)
- Dernière chance pour le paritarisme de gestion (mars 2017)
- L'impossible État actionnaire? (janvier 2017)
- Un capital emploi formation pour tous (janvier 2017)
- Économie circulaire, réconcilier croissance et environnement (novembre 2016)
- Traité transatlantique : pourquoi persévérer (octobre 2016)
- Un islam français est possible (septembre 2016)
- Refonder la sécurité nationale (septembre 2016)
- Brexain ou Brexit : Europe, prépare ton avenir! (juin 2016)
- Réanimer le système de santé - Propositions pour 2017 (juin 2016)
- Nucléaire : l'heure des choix (juin 2016)
- Un autre droit du travail est possible (mai 2016)
- Les primaires pour les Nuls (avril 2016)
- Le numérique pour réussir dès l'école primaire (mars 2016)
- Retraites : pour une réforme durable (février 2016)
- Décentralisation : sortons de la confusion / Repenser l'action publique dans les territoires (janvier 2016)
- Terreur dans l'Hexagone (décembre 2015)
- Climat et entreprises : de la mobilisation à l'action / Sept propositions pour préparer l'après-COP21 (novembre 2015)
- Discriminations religieuses à l'embauche : une réalité (octobre 2015)
- Pour en finir avec le chômage (septembre 2015)
- Sauver le dialogue social (septembre 2015)
- Politique du logement : faire sauter les verrous (juillet 2015)
- Faire du bien vieillir un projet de société (juin 2015)
- Dépense publique : le temps de l'action (mai 2015)
- Apprentissage : un vaccin contre le chômage des jeunes (mai 2015)
- Big Data et objets connectés. Faire de la France un champion de la révolution numérique (avril 2015)
- Université : pour une nouvelle ambition (avril 2015)
- Rallumer la télévision : 10 propositions pour faire rayonner l'audiovisuel français (février 2015)
- Marché du travail : la grande fracture (février 2015)
- Concilier efficacité économique et démocratie : l'exemple mutualiste (décembre 2014)
- Résidences Seniors : une alternative à développer (décembre 2014)
- Business schools : rester des champions dans la compétition internationale (novembre 2014)
- Prévention des maladies psychiatriques : pour en finir avec le retard français (octobre 2014)

- Temps de travail : mettre fin aux blocages (octobre 2014)
- Réforme de la formation professionnelle : entre avancées, occasions manquées et pari financier (septembre 2014)
- Dix ans de politiques de diversité : quel bilan? (septembre 2014)
- Et la confiance, bordel? (août 2014)
- Gaz de schiste : comment avancer (juillet 2014)
- Pour une véritable politique publique du renseignement (juillet 2014)
- Rester le leader mondial du tourisme, un enjeu vital pour la France (juin 2014)
- 1 151 milliards d'euros de dépenses publiques : quels résultats? (février 2014)
- Comment renforcer l'Europe politique (janvier 2014)
- Améliorer l'équité et l'efficacité de l'assurance-chômage (décembre 2013)
- Santé : faire le pari de l'innovation (décembre 2013)
- Afrique-France : mettre en œuvre le co-développement Contribution au XXVI^e sommet Afrique-France (décembre 2013)
- Chômage : inverser la courbe (octobre 2013)
- Mettre la fiscalité au service de la croissance (septembre 2013)
- Vive le long terme! Les entreprises familiales au service de la croissance et de l'emploi (septembre 2013)
- Habitat : pour une transition énergétique ambitieuse (septembre 2013)
- Commerce extérieur : refuser le déclin
Propositions pour renforcer notre présence dans les échanges internationaux (juillet 2013)
- Pour des logements sobres en consommation d'énergie (juillet 2013)
- 10 propositions pour refonder le patronat (juin 2013)
- Accès aux soins : en finir avec la fracture territoriale (mai 2013)
- Nouvelle réglementation européenne des agences de notation : quels bénéfices attendre? (avril 2013)
- Remettre la formation professionnelle au service de l'emploi et de la compétitivité (mars 2013)
- Faire vivre la promesse laïque (mars 2013)
- Pour un « New Deal » numérique (février 2013)
- Intérêt général : que peut l'entreprise? (janvier 2013)
- Redonner sens et efficacité à la dépense publique 15 propositions pour 60 milliards d'économies (décembre 2012)
- Les juges et l'économie : une défiance française? (décembre 2012)
- Restaurer la compétitivité de l'économie française (novembre 2012)
- Faire de la transition énergétique un levier de compétitivité (novembre 2012)
- Réformer la mise en examen Un impératif pour renforcer l'État de droit (novembre 2012)
- Transport de voyageurs : comment réformer un modèle à bout de souffle? (novembre 2012)
- Comment concilier régulation financière et croissance : 20 propositions (novembre 2012)
- Taxe professionnelle et finances locales : premier pas vers une réforme globale? (septembre 2012)

- Remettre la notation financière à sa juste place (juillet 2012)
- Réformer par temps de crise (mai 2012)
- Insatisfaction au travail : sortir de l'exception française (avril 2012)
- Vademecum 2007 – 2012 : Objectif Croissance (mars 2012)
- Financement des entreprises : propositions pour la présidentielle (mars 2012)
- Une fiscalité au service de la « social compétitivité » (mars 2012)
- La France au miroir de l'Italie (février 2012)
- Pour des réseaux électriques intelligents (février 2012)
- Un CDI pour tous (novembre 2011)
- Repenser la politique familiale (octobre 2011)
- Formation professionnelle : pour en finir avec les réformes inabouties (octobre 2011)
- Banlieue de la République (septembre 2011)
- De la naissance à la croissance : comment développer nos PME (juin 2011)
- Reconstruire le dialogue social (juin 2011)
- Adapter la formation des ingénieurs à la mondialisation (février 2011)
- « Vous avez le droit de garder le silence... » Comment réformer la garde à vue (décembre 2010)
- Gone for Good? Partis pour de bon?
Les expatriés de l'enseignement supérieur français aux États-Unis (novembre 2010)
- 15 propositions pour l'emploi des jeunes et des seniors (septembre 2010)
- Afrique - France. Réinventer le co-développement (juin 2010)
- Vaincre l'échec à l'école primaire (avril 2010)
- Pour un Eurobond. Une stratégie coordonnée pour sortir de la crise (février 2010)
- Réforme des retraites : vers un big-bang? (mai 2009)
- Mesurer la qualité des soins (février 2009)
- Ouvrir la politique à la diversité (janvier 2009)
- Engager le citoyen dans la vie associative (novembre 2008)
- Comment rendre la prison (enfin) utile (septembre 2008)
- Infrastructures de transport : lesquelles bâtir, comment les choisir? (juillet 2008)
- HLM, parc privé. Deux pistes pour que tous aient un toit (juin 2008)
- Comment communiquer la réforme (mai 2008)
- Après le Japon, la France...
Faire du vieillissement un moteur de croissance (décembre 2007)
- Au nom de l'Islam... Quel dialogue avec les minorités musulmanes en Europe? (septembre 2007)
- L'exemple inattendu des Vets
Comment ressusciter un système public de santé (juin 2007)
- Vademecum 2007-2012 – Moderniser la France (mai 2007)
- Après Erasmus, Amicus. Pour un service civique universel européen (avril 2007)
- Quelle politique de l'énergie pour l'Union européenne? (mars 2007)
- Sortir de l'immobilité sociale à la française (novembre 2006)
- Avoir des leaders dans la compétition universitaire mondiale (octobre 2006)

- Comment sauver la presse quotidienne d'information (août 2006)
- Pourquoi nos PME ne grandissent pas (juillet 2006)
- Mondialisation : réconcilier la France avec la compétitivité (juin 2006)
- TVA, CSG, IR, cotisations... Comment financer la protection sociale (mai 2006)
- Pauvreté, exclusion : ce que peut faire l'entreprise (février 2006)
- Ouvrir les grandes écoles à la diversité (janvier 2006)
- Immobilier de l'État : quoi vendre, pourquoi, comment (décembre 2005)
- 15 pistes (parmi d'autres...) pour moderniser la sphère publique (novembre 2005)
- Ambition pour l'agriculture, libertés pour les agriculteurs (juillet 2005)
- Hôpital : le modèle invisible (juin 2005)
- Un Contrôleur général pour les Finances publiques (février 2005)
- Les oubliés de l'égalité des chances (janvier 2004 - Réédition septembre 2005)

Pour les publications antérieures se référer à notre site internet :

www.institutmontaigne.org

INSTITUT MONTAIGNE



ABB FRANCE
ABBVIE
ACCENTURE
ACCURACY
ACTIVEO
ADECCO
ADEO
ADIT
AEMA
AIR FRANCE - KLM
AIR LIQUIDE
AIRBUS
ALLEN & OVERY
ALLIANZ
ALVAREZ & MARSAL FRANCE
AMAZON
AMBER CAPITAL
AMUNDI
ANTIN INFRASTRUCTURE PARTNERS
ARCHERY STRATEGY CONSULTING
ARCHIMED
ARDIAN
ARQUUS
ASTRAZENECA
AUGUST DEBOUZY
AVRIL
AXA
BAKER & MCKENZIE
BEARINGPOINT
BESSÉ
BG GROUP
BNP PARIBAS
BOLLORE
BONA FIDÉ
BOUYGUES
BROUSSE VERGEZ
BRUNSWICK
CANDRIAM
CAPGEMINI
CAPITAL GROUP
CAREIT
CARREFOUR
CASINO
CHUBB
CIS
CISCO SYSTEMS FRANCE
CLIFFORD CHANCE
CLUB TOP 20
CMA CGM
CNP ASSURANCES

INSTITUT MONTAIGNE



COHEN AMIR-ASLANI
COMPAGNIE PLASTIC OMNIUM
CONSEIL SUPÉRIEUR DU NOTARIAT
CORRÈZE & ZAMBÈZE
CRÉDIT AGRICOLE
D'ANGELIN & CO. LTD
DASSAULT SYSTÈMES
DE PARDIEU BROCAS MAFFEI
DIOT SIACI
DOCTOLIB
ECL GROUP
EDENRED
EDF
EDHEC BUSINESS SCHOOL
EDWARDS LIFESCIENCES
EGIS
EKIMETRICS FRANCE
ELSAN
ENEDIS
ENGIE
EQT
ESL & NETWORK
EUROGROUP CONSULTING
FIVES
FONCIÈRE INEA
GETLINK
GIDE LOYRETTE NOUËL
GOJOB
GOOGLE
GROUPAMA
GROUPE BEL
GROUPE EDMOND DE ROTHSCHILD
GROUPE M6
GROUPE ORANGE
HAMEUR ET CIE
HENNER
HITACHI ENERGY FRANCE
HSBC CONTINENTAL EUROPE
IBM FRANCE
IFPASS
ING BANK FRANCE
INKARN
INSTITUT MÉRIEUX
INTERNATIONAL SOS
INTERPARFUMS
INTUITIVE SURGICAL
IONIS ÉDUCATION GROUP
IQO
ISR
IZIWORK

SOUTIENNENT L'INSTITUT MONTAIGNE

SOUTIENNENT L'INSTITUT MONTAIGNE

INSTITUT MONTAIGNE



JEANTET ASSOCIÉS
JOLT CAPITAL
KANTAR
KATALYSE
KEARNEY
KEDGE BUSINESS SCHOOL
KKR
KPMG S.A.
LA BANQUE POSTALE
LA COMPAGNIE FRUITIÈRE
LINEDATA SERVICES
L'ORÉAL
LOXAM
LVMH - MOÛT-HENNESSY - LOUIS VUITTON
M.CHARRAIRE
MACSF
MAIF
MALAKOFF HUMANIS
MAREMMA
MAZARS
MCKINSEY & COMPANY FRANCE
MÉDIA-PARTICIPATIONS
MEDIOBANCA
MERCER
MERIDIAM
MICHELIN
MICROPORT CRM
MICROSOFT FRANCE
MITSUBISHI FRANCE S.A.S
MOELIS & COMPANY
MOODY'S FRANCE
NATIXIS
NESTLÉ
ODDO BHF
OLIVER WYMAN
ONDRA PARTNERS
ONEPOINT
ONET
OPTIGESTION
ORANO
ORTEC GROUP
OWKIN
PAI PARTNERS
PERGAMON
POLYTANE
PRODWARE
PRUDENTIA CAPITAL
PWC FRANCE & MAGHREB
RAISE
RAMSAY GÉNÉRALE DE SANTÉ

INSTITUT MONTAIGNE



RANDSTAD
RATP
RELX GROUP
RENAULT
REXEL
RICOL LASTEYRIE
RIVOLIER
ROCHE
ROLAND BERGER
ROTHSCHILD & CO
RTE
SAFRAN
SANOFI
SAP FRANCE
SCHNEIDER ELECTRIC
SERVIER
SGS
SIA PARTNERS
SIEMENS ENERGY
SIER CONSTRUCTEUR
SNCF
SNCF RÉSEAU
SODEXO
SNEF
SPRINKLR
SPVIE
STAN
SUEZ
SYSTEMIS
TALAN
TECNET PARTICIPATIONS SARL
TENERO
TEREGA
THE BOSTON CONSULTING GROUP
TILDER
TOFANE
TOTALENERGIES
UBS FRANCE
UNIBAIL-RODAMCO
VEOLIA
VERLINGUE
VINCI
VIVENDI
WAKAM
WAVESTONE
WENDEL
WILLIS TOWERS WATSON FRANCE
WORDAPPEAL
ZURICH

SOUTIENNENT L'INSTITUT MONTAIGNE

SOUTIENNENT L'INSTITUT MONTAIGNE

INSTITUT MONTAIGNE



COMITÉ DIRECTEUR

PRÉSIDENT

Henri de Castris président, Institut Montaigne

MEMBRES

David Azéma associé, Perella Weinberg Partners

Emmanuelle Barbara *Senior Partner*, August Debouzy

Marguerite Bérard directrice des Réseaux France, BNP Paribas

Jean-Pierre Clamadiou président du Conseil d'Administration, ENGIE

Paul Hermelin président du Conseil d'administration, Capgemini

Marwan Lahoud président, Ace Capital Partners

Natalie Rastoin présidente, Polytane ; *Senior Advisor*, WPP

René Ricol président, Ricol Lasteyrie

Jean-Dominique Senard président du Conseil d'administration, Groupe Renault

Arnaud Vaissié président-directeur général, International SOS

Natacha Valla économiste ; doyenne de l'École de Management et d'Innovation, Sciences Po

Florence Verzelen directrice générale adjointe, Dassault Systèmes

Philippe Wahl président-directeur général, Groupe La Poste

PRÉSIDENT D'HONNEUR

Claude Bébéar fondateur et président d'honneur, AXA



IL N'EST DÉSIR PLUS NATUREL QUE LE DÉSIR DE CONNAISSANCE

Transition énergétique : solutions solidaires

La France accuse un retard important en matière de transition énergétique : si le pays a bien réduit ses émissions de gaz à effet de serre depuis 1990, le rythme de cette diminution y était inférieur à celui observé en Allemagne ou au Royaume-Uni. Dès lors, et pour respecter les engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris en 2015, il conviendra de presque doubler le rythme annuel de réduction des émissions, pour atteindre 3,3% entre 2024 et 2028. Face à cette rupture majeure, l'enjeu d'accompagnement des populations les plus vulnérables est fort. En effet, bien qu'ayant une empreinte carbone plus faible que la moyenne, les ménages vulnérables se trouvent davantage confrontés aux questions énergétiques et à leurs conséquences. Un accompagnement spécifique doit leur être apporté, pour s'assurer de la mise en œuvre d'une transition énergétique qui soit juste pour toutes et tous.

L'Institut Montaigne participe au projet *Fair Energy Transition for All* (FETA), initié par la Fondation Roi Baudouin au niveau européen, qui plaide pour une prise en compte attentive des besoins et attentes des citoyens les plus vulnérables dans le cadre de la transition énergétique. La présente note propose aux pouvoirs publics français de concentrer leur action autour de quatre axes : améliorer l'accompagnement technique et financier en matière de rénovation thermique, encourager l'essor des différentes mobilités durables, faciliter l'accès des ménages modestes à une offre de produits locaux et de qualité et cibler l'accompagnement financier sur les ménages les plus modestes.

Rejoignez-nous sur :



Suivez chaque semaine notre actualité
en vous abonnant à notre newsletter sur :
www.institutmontaigne.org

Institut Montaigne

59, rue La Boétie - 75008 Paris
Tél. +33 (0)1 53 89 05 60
www.institutmontaigne.org

ISSN 1771-6756
JUN 2022