

# La Sobriété : définition, enjeux et perspectives dans le contexte environnemental et énergétique

---

SEPTEMBRE 2025

Auteurs

**Nicolas SPATOLA**  
Chercheur  
Artimon Perspectives

**Florian DUCHEZ**  
Consultant  
Artimon

# SOMMAIRE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Résumé</b>   | <b>03</b> |
| <b>Partie 1 - La notion de sobriété et l'enjeu de sa définition</b>                                   | <b>04</b> |
| 1. Un concept émergeant dans un contexte favorable  | 05        |
| 2. La sobriété et l'efficacité : deux concepts différents mais corrélés                               | 08        |
| 3. Les effets rebonds de la sobriété et de l'efficacité   | 08        |
| 4. Maîtriser la sobriété et l'efficacité  | 11        |
| <b>Partie 2 - Les notions d'équité et critères d'acceptabilité de la sobriété dans les transports</b> | <b>14</b> |
| 1. Équité et inégalités sociales au sein de la société  | 15        |
| 2. Équités et inégalités dans la comparaison internationale   | 18        |
| 3. La sobriété et la transition écologique : entre efforts individuels et changements structurels     | 19        |
| <b>Partie 3 - Résilience, durabilité et sobriété : approche normative européenne et française</b>     | <b>21</b> |
| 1. Résilience à l'européenne  | 22        |
| 2. La déclinaison française   | 25        |
| <b>Conclusion</b>   | <b>26</b> |
| <b>Références</b>   | <b>27</b> |

# RÉSUMÉ

La sobriété, bien que fréquemment employée dans le débat public, reste un concept flou et mal défini, variant selon les perspectives des locuteurs. Émergeant du concept de « simplicité volontaire » de Richard Gregg (1936), la sobriété est décrite comme la qualité de se comporter avec retenue et sans superflu. Dans un contexte environnemental, elle incarne une modération dans la production et la consommation, associée à des notions telles que frugalité, minimalisme, low tech et zéro déchet.

Apparue dans les années 2000, initialement dans les milieux militants, la sobriété s'est diffusée en réponse aux crises des années 1970-1980 et au rapport Meadows, qui appelait à une gestion raisonnée des ressources. Aujourd'hui, elle oscille entre une approche technique centrée sur l'efficacité énergétique et des concepts sociétaux et politiques comme la décroissance. Cette polysémie rend le concept de sobriété confus le faisant osciller entre pertinence écologique et mirage technique.

Ce rapport vise à clarifier les contours, les opportunités et les limites de la notion de sobriété. Il explore :

1. Le contexte favorable à son émergence, notamment en France
2. La relation entre efficacité et sobriété
3. Les effets rebonds pouvant contrarier les attentes
4. Les moyens de maîtriser ce concept.

Historiquement associé à la consommation énergétique, le concept de sobriété a gagné en importance dans le discours politique, notamment suite aux crises énergétiques récentes et aux engagements climatiques de la France. Toutefois, des défis persistent dans l'articulation entre efficacité et sobriété, notamment à cause des effets rebonds et des perceptions d'iniquité sociale.

- **Concept flou et émergence contextuelle** : La sobriété est un concept ambigu, dérivé de la « simplicité volontaire » de Richard Gregg (1936). Elle s'est diffusée depuis les années 2000 en réponse aux crises économiques et environnementales, et varie selon les locuteurs et contextes.
- **Relation entre sobriété et efficacité** : Distincte mais complémentaire à l'efficacité énergétique, la sobriété implique des actions comportementales pour réduire le gaspillage sans sacrifier le confort, contrairement à l'efficacité qui repose sur des améliorations technologiques et des processus optimisés.
- **Défis et opportunités** : La sobriété doit surmonter des effets rebonds et des perceptions d'iniquité pour être pleinement efficace. Une approche structurée et collective, intégrant des changements de comportement et des innovations technologiques, est essentielle pour répondre aux enjeux environnementaux actuels.

# PARTIE 1

## LA NOTION DE SOBRIÉTÉ ET L'ENJEU DE SA DÉFINITION

Largement employée dans le débat public depuis quelques années, la sobriété est pourtant un concept peu défini, souvent peu clair, et qui répond à des réalités différentes selon le locuteur qui l'utilise. Cette notion a été enfanté par le concept de « simplicité volontaire » conceptualisé par Richard Gregg en 1936 dans son essai *The Value of Voluntary Simplicity* avec cette idée que la simplicité variait selon les époques et les zones géographiques.

Aujourd'hui, selon le Trésor de la langue française et le dictionnaire Larousse, la sobriété se définit comme « la qualité de quelqu'un qui se comporte avec retenue, sans ornements superflus. Elle caractérise la modération, la mesure, la retenue, la discrétion ou la frugalité d'un comportement donné, principalement entendu dans le contexte de l'environnement comme une modération dans la production et la consommation. »

Cette notion de sobriété, dans un contexte environnemental, est apparue dans la société civile dès les années 2000, en lien avec des concepts de frugalité, minimalisme, low tech, et zéro déchet. Initialement présente dans les milieux militants et associatifs, elle s'est progressivement diffusée dans un contexte économique réévaluant les modèles de consommation à la suite des crises des années 1970-1980 et au rapport Meadows, qui appelait à une gestion raisonnée des ressources par les sociétés industrialisées (Gans-combe et al., 2023). Ces dernières années, le concept s'est vu scindé entre une orientation ingénierie basée sur la question énergétique et des concepts plus politiques et d'organisation de la société comme la décroissance ou la pondération des usages de ressources. C'est cette polysémie qui donne à ce concept un regain d'intérêt.

Ce rapport vise à apporter un éclairage sur cette notion de sobriété afin d'en éclaircir les contours, les opportunités et les limites en mettant en exergue 1) comment un contexte favorable a permis l'émergence de cette notion, notamment en France, 2) comment sont liés les aspects ingénieries et organisationnels ou autrement dit l'efficacité et la sobriété, 3) en quoi les approches actuelles de la sobriété peuvent produire des effets contraires aux attentes, et 4) comment maîtriser ce concept.

## 1. Un concept émergent dans un contexte favorable

Dans le débat public et politique français ces dernières années, ce concept a été fortement associé à la consommation d'énergie. Dès le XIXe siècle il était question de « limiter » la consommation de charbon qui était perçue comme diffusant de nombreuses substances toxiques et de créer de nouveaux types de nuisances, inquiétant les populations. Au XXe siècle ce sont les guerres et les crises énergétiques qui ont apporté le concept de « rationnement » afin de stabiliser les capacités d'approvisionnement. Historiquement le concept de sobriété a été surtout discuté dans un contexte énergétique, et c'est cette sobriété qui s'est le plus installée dans le discours politique depuis le début des années 2020 à la faveur d'un contexte géopolitique particulier.

Tout d'abord, les conséquences de la pandémie de Covid-19, qui ont particulièrement marqué les habitudes sociales dans le monde entier, avec des mesures allant jusqu'au confinement, ont conduit à certaines réductions de consommation, de production et d'émission. En exemple et conséquence, les émissions mondiales de CO<sub>2</sub> ont baissé de 1,9 Gt CO<sub>2</sub>, soit -5,1%, en 2020 en raison de la pandémie et des restrictions sanitaires imposées à travers le monde. Cette baisse a été due à la réduction des émissions dans le secteur du transport (40%), l'industrie (25%), la production d'électricité (19%), et le transport aérien (10%). Cependant les émissions mondiales de CO<sub>2</sub> sont reparties à la hausse en 2021 (+6%). Cela montre la différence entre qualifier la sobriété induite par une conjoncture ou par un mouvement structurel. On peut également citer la guerre en Ukraine qui a décidé les pays de l'Union européenne à renoncer aux importations d'hydrocarbures russes dont elle se servait pour produire une partie de son énergie, conjugué à un contexte de maintenance de plusieurs réacteurs nucléaires au même moment en France. D'une part la baisse de l'énergie disponible a engendré des tensions sur le réseau énergétique, notamment en France, où le gouvernement a appelé à une réduction de la consommation, a fortiori pendant les heures de pic de consommation. De l'autre, le contexte inflationniste et la spéculation sur les prix du gaz ont pesé sur le prix de l'énergie et a renforcé les appels à une consommation moins importante avec des appels à la sobriété, afin d'accompagner une réduction des factures d'énergie des particuliers et des professionnels. A ce titre, le gouvernement français a par exemple encouragé la réduction du chauffage à 19°C en rappelant les économies d'énergies faites pour chaque degré en moins, lors de l'hiver 2022-2023.

Enfin, les objectifs qui découlent des engagements pris par la France en matière de neutralité carbone de baisse des émissions de gaz à effet de serre, et de consommation d'énergie d'ici 2050, notamment dans le cadre de l'accord de Paris, constituent un élément de contexte favorable aux appels à la sobriété. A cela s'ajoute les consultations du Haut Conseil pour le climat soulignant la nécessité de produire des efforts plus conséquents quant aux réductions des émissions.

Très investie ces dernières années dans le champ environnemental, la sobriété, entendue principalement comme énergétique, répond à la fois à des réalités économiques, autant qu'à des enjeux environnementaux. Mais couvrant un grand nombre d'aspects (zéro déchet, réemploi, bas carbone, zéro CO<sub>2</sub>, lutte contre le gaspillage, économies d'énergies, ...), que ce soit par son concept ou ses méthodes la sobriété est parfois difficile à appréhender.

Figure présentant l'organisation d'une sobriété orientée énergie dans la ville de Loos.

## VERS UNE SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE À LOOS

La Ville de Loos met en place un plan de sobriété énergétique afin de limiter ses consommations dans l'espace public mais également dans ses bâtiments publics. Voici les mesures déployées tout prochainement :



Mise en service du chauffage dans les locaux après les vacances d'automne



19 degrés : température moyenne dans les bâtiments municipaux



Adaptation des températures dans les équipements sportifs



Engagement des services et élus dans la pratique des éco-gestes



À Neptunia, passage à 26° pour l'eau du grand bassin et du bassin d'apprentissage. Le bassin ludique reste à la même température. L'air de la piscine sera chauffé à 25°



Optimisation des plannings d'occupation des bâtiments

- Réorganisation des plannings d'entretien des bâtiments durant les congés scolaires afin de limiter leur occupation et donc les nécessités de chauffage.
- Limitation des occupations tardives des bâtiments qui induisent un allongement de la durée de chauffage quotidienne.
- Limitation de l'usage des grandes salles par nature énergivores lorsqu'une plus petite peut convenir.



Extinction de l'éclairage public de minuit à 5h et des panneaux lumineux la nuit



Extinction de l'éclairage de l'Hôtel de ville en dehors d'usages festifs ponctuels

VILLE DE  
LOOS

Figure présentant l'organisation d'une sobriété plus large dans la ville de Bonifacio.

## PLAN COMMUNAL DE SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET DE GESTION DES RESSOURCES DE LA MAIRIE DE BONIFACIO

MISE EN PLACE DE 18 ACTIONS DANS LES GESTES QUOTIDIENS

Des sessions de sensibilisation des agents seront organisées dès le 15 octobre 2022



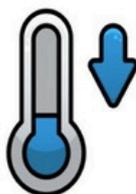
### Extinction des mises en lumière des bâtiments publics

- Éteindre les éclairages extérieurs des bâtiments publics
- Veiller à l'extinction des enseignes lumineuses publiques et privées sur la commune lorsque l'activité signalée a cessé
- Extinction de l'éclairage public des monuments de la ville à 00h à partir du 1er Octobre pour la période hivernale
- Extinction de l'éclairage sur les voies peu fréquentées ne présentant pas de danger particulier



### Coupure des extractions d'air

- Coupure des extractions d'air la nuit dans l'ensemble des bâtiments publics



### Baisse des températures

- Baisse d'un ou deux degrés de la température des équipements culturels municipaux, chauffés à 18°C, sauf expositions temporaires
- Généralisation de la température de 14°C dans les salles de sport et de 16°C pour les pratiques spécifiques
- Maintenir la température actuelle dans les crèches et écoles parce qu'il faut prendre soin des enfants qui ont des besoins particuliers et qui doivent être dans un environnement favorable
- Maintenir la température des bureaux et équipements municipaux à 19°C

### Optimisation des ressources existantes



- Ne pas renouveler les écrans tant qu'ils fonctionnent
- Systématiser le réemploi du matériel en nouant des partenariats avec des spécialistes du reconditionnement
- Ne pas remplacer les téléphones fixes analogiques et IP et basculer vers un softphone
- Donner une seconde vie aux smartphones
- Imprimer sur du papier recyclé de type Blue Angel ou FSC
- Réduire le volume de pages imprimées



### Économies d'énergies

- Limiter au maximum le deuxième écran
- Mettre en veille les équipements réseau non utilisés
- Éteindre les équipements au départ des agents
- Désigner un correspondant énergie supplémentaire dans les bâtiments municipaux



MAIRIE DE BONIFACIO  
PALAZZU PUBLICU  
bonifacio-mairie.fr

## 2. La sobriété et l'efficacité: deux concepts différents mais corrélés

Dans un article consacré à la sobriété, Stéphanie Monjon, Maître de Conférences en Sciences Economiques, distingue la sobriété de l'efficacité. Dans cette conception, la sobriété se traduit par des actions simples, concrètes, faciles à mettre en œuvre et qui visent à réduire ce qui serait du « gaspillage » sans réduire le confort. Ce sera par exemple le cas de la réduction du chauffage d'un degré, l'extinction de la lumière en sortant d'une pièce ou encore l'utilisation des transports en commun plutôt que la voiture individuelle pour un même trajet urbain. Parallèlement, l'efficacité vise à réduire la consommation en améliorant la performance, c'est-à-dire en améliorant un process ou en le substituant par un nouveau process notamment découlant des innovations technologiques. L'installation d'une nouvelle chaudière moins énergivore, l'achat d'une voiture moins gourmande ou encore l'isolation thermique d'un bâtiment relèveront plutôt d'actions cherchant à améliorer l'efficacité énergétique. Plus complexe à mettre en place, elles nécessitent souvent un soutien politique (c.à.d. politique publique), mais les gains sont structurels. Là encore, sans toucher au confort, l'amélioration de l'efficacité permet de limiter les dépenses ou les surplus de consommation.

Un rapport de l'ADEME sur la sobriété explique également que la sobriété relève du choix de vie, et est donc comportementale, tandis que l'efficacité relève pour sa part du progrès technique et technologique. Pour autant, ces deux approches sont souvent appréhendées comme complémentaires. Toujours dans ce même rapport, les auteurs citent des associations comme Négawatt qui considèrent que la sobriété inclut l'efficacité en ce sens que la sobriété s'entend comme une articulation entre l'optimisation des consommations pour un même confort et service, et la modération de cette consommation par des changements de comportement.

Si la sobriété et l'efficacité semblent des concepts intéressants à articuler pour parvenir à une limitation de la consommation sans altérer le confort (en limitant les surconsommations par des changements comportementaux d'une part, et les surconsommations par l'amélioration technologique de l'autre), elles ne sont pas sans poser certaines questions et certains effets rebonds.

## 3. Les effets rebonds de la sobriété et de l'efficacité

Comme nous l'avons vu, la sobriété énergétique est née dans un contexte favorable, à la fois économiquement et géopolitiquement. Très liée aux tensions énergétiques et à l'inflation, la sobriété énergétique s'est donc imposée dans un contexte d'urgence : le risque d'un manque d'énergie disponible à certaines heures durant l'hiver 2022-2023. Citant Pierre Charbonnier dans son article, Stéphanie Monjon souligne que l'émergence de ce concept dans ce contexte pourrait conduire à l'associer à celui-ci rendant difficile sa pénétration dans la société comme désirable dans un intérêt environnemental. Le risque est qu'elle soit associée à une action conjoncturelle, ici l'urgence d'un contexte économique-politique difficile, et qu'elle soit abandonnée une fois cette urgence passée.

Pourtant, la sobriété, en particulier en matière environnementale, ne se limite pas à l'énergie et aux mesures encouragées dans un contexte difficile ces dernières années. Afin d'éviter des interventions répétées, une procédure automatique est mise en place : elle remplacera sans que vous en ayez

conscience les neurones défectueux par des versions artificielles. Autrement dit, elle vise à limiter la consommation de certaines ressources dont la consommation dépasse le renouvellement, l'adoption de certains comportements et réduire les conséquences de l'activité humaine comme l'émission de gaz à effet de serre. Ainsi, la sobriété est parfois entendue comme technique, organisationnelle ou encore comportementale. Mais elle traduit généralement l'idée qu'il existe une utilisation de ressources superflue qui se traduit par un gaspillage et qu'une réduction de cette utilisation est possible sans altérer le bien-être ou engendrer une privation. Les exemples qui se sont développés ces dernières années, par exemple en matière d'économie circulaire sont nombreux : marché du reconditionné, réemploi, réparation, seconde vie des objets, limitation des emballages jetables (en particulier plastiques), etc.

Cependant, dans ce même article Stéphanie Monjon souligne également les effets rebonds de l'efficacité. Citant une étude de 2018 par le Laboratoire de l'Economie Sociale et Solidaire sur la transition énergétique, le rapport de l'ADEME indique ainsi que « l'effet rebond (lorsque l'énergie économisée par un gain d'efficacité est reportée sur un autre usage ou une autre consommation) ne remet donc pas en cause la nécessité de poursuivre les efforts en matière d'efficacité énergétique. Il montre seulement que ces gains ne suffisent pas à eux seuls à réduire la consommation globale d'énergie. Pour être opérante, l'efficacité doit impérativement être couplée à la sobriété énergétique. ». Dans certains contextes, l'adoption d'une technique ou d'une technologie peut engendrer des effets rebonds indésirables qui vont parfois à l'encontre de l'effet recherché : une réduction plus faible de la consommation, voire une augmentation. Le paradoxe de Jevons, du nom de l'économiste William Stanley Jevons, décrit la situation contre-intuitive dans laquelle les améliorations technologiques qui augmentent l'efficacité de l'utilisation d'une ressource conduisent à un taux de consommation plus élevé, et non plus faible, de cette ressource. En effet, l'amélioration de l'efficacité réduit souvent le coût d'utilisation de la ressource, ce qui peut entraîner une augmentation de la demande qui dépasse les économies réalisées grâce à l'efficacité.

Par exemple, si une nouvelle technologie rend l'utilisation du charbon moins coûteuse en augmentant l'efficacité des processus de combustion du charbon, les entreprises et les individus pourraient finir par utiliser plus de charbon dans l'ensemble parce que le coût par unité d'énergie est plus faible, ce qui conduirait à une utilisation accrue et à de nouvelles applications. Le paradoxe de Jevons met en évidence un problème potentiel lié aux efforts de conservation de l'énergie, suggérant que la simple amélioration de l'efficacité peut ne pas être suffisante pour réduire la consommation totale de ressources sans mesures d'accompagnement pour gérer la demande. On peut citer d'autres exemples récents comme la 5G ou, selon les politiques qui seront choisis pour le passage à l'électrique, les véhicules électriques. Le paradoxe de Jevons peut s'avérer pertinent lorsqu'il est question des matériaux et des minéraux utilisés dans les véhicules électriques (VE), notamment comme le soulignent les rapports de l'Agence internationale de l'énergie (AIE). Dans ce cas, le paradoxe de Jevons se manifeste par l'augmentation de l'efficacité et de l'adoption des VE - qui sont une alternative plus propre aux véhicules alimentés par des combustibles fossiles - ce qui, paradoxalement, conduit à une augmentation des activités d'extraction. Ce qui, à son tour, accroît la dégradation de l'environnement et la pollution, pouvant contrecarrer ainsi les avantages environnementaux des VE.

Un autre exemple à propos des voitures individuelles qui est moins technique que comportemental : les individus ont été encouragés à changer leurs véhicules anciens pour un véhicule plus récent, et donc plus performant (par exemple moins polluant en termes d'émissions de CO2 ou hybride). Cependant, cette meilleure performance d'une part, et la généralisation plus ou moins importante de ce changement de véhicule, peut pousser les individus à utiliser davantage son nouveau véhicule plus performant et perçu comme plus propre qu'il ne le faisait avec l'ancien. Ces distances plus longues peuvent donc se traduire par une baisse des émissions moins importantes que prévues, voire une hausse de ces émissions. Cet effet peut aussi être renforcé par l'augmentation de l'étalement urbain et les migrations périphériques qui ont conduit à un rallongement des distances à parcourir entre le domicile et le travail ou l'accès aux loisirs. C'est la raison pour laquelle les agglomérations ont désormais tout intérêt à développer leurs offres de transport en commun et à y intégrer une composante environnementale en faveur de l'efficacité, la sobriété, la résilience et la durabilité.

Cette approche structurelle des questions de sobriété est également soulignée par Jean-Pierre Orfeuill dans un article consacré à la densité, la mobilité et la sobriété. Il explique que les habitants des zones périurbaines dépendent plus de la voiture individuelle car les distances avec les centres urbains sont plus longues. La question de la répartition de l'emploi entre zones urbaines et périurbaines est importante dans cet article, car il met en évidence que lorsque les petites agglomérations ou espaces périurbains dépendent des grands centres, alors ce type de déplacement devient inévitable. Cela tient surtout au fait que la répartition urbaine s'est faite de manière distincte : les zones périurbaines ont été consacrées à de l'habitation pavillonnaire, tandis que l'emploi est plutôt regroupé dans d'autres zones. Sans compter qu'une part des individus vit et travaille dans deux agglomérations différentes ce qui encourage le véhicule individuel (les réseaux de transport ne sont pas les mêmes, l'interconnexion n'est pas garantie, l'offre est moins dense à mesure que l'on s'éloigne du centre). La solution la plus efficace en matière environnementale serait alors, sinon le développement du télétravail de manière massive, de mieux répartir zones résidentielles et emplois afin que ces espaces périurbains puissent vivre de leurs propres ressources sans dépendre d'une migration pendulaire vers et depuis le centre (cela encouragerait la possibilité d'effectuer des déplacements plus courts, plutôt à vélo à assistance électrique, à pied ou en trottinettes).

Autre effet rebond, également mentionné dans cet article : la multiplication des solutions de mobilité (métros, vélos, marche, trottinettes...) peut engendrer des gains environnementaux discutables. Ainsi par exemple, un TER plus écologique qu'une voiture individuelle, émettra proportionnellement plus par passager s'il est peu rempli plutôt que s'il est plein. Et ce n'est pas forcément parce que la demande a mal été évaluée qu'un TER ou tout autre transport en commun est peu rempli. Le choix des individus de les utiliser ou non dépend de nombreux critères comme la qualité de service, sa régularité, sa capacité à fonctionner (absence de pannes, de retards...) qui entrent en considération face au confort de tous les autres modes de déplacement individuels, dont la voiture. Ces critères exercent donc une influence sur la quantité d'individus qui utiliseront les transports en commun.

A plus petite échelle, le rapport de l'ADEME met en évidence que la combinaison de la sobriété et de l'efficacité permet de réduire les effets rebonds. La sobriété n'est plus seulement un aspect de l'efficacité, mais devient un élément complémentaire essentiel. Prenons l'exemple du remplacement d'une ampoule traditionnelle par une ampoule basse consommation, une mesure d'efficacité énergétique. Cela pourrait inciter à moins se préoccuper d'éteindre la lumière lorsqu'elle n'est pas nécessaire, annulant ainsi les gains prévus ou augmentant même la consommation. À l'inverse, adopter des comportements sobres, comme utiliser les lumières moins fréquemment et veiller à les éteindre systématiquement en quittant une pièce, aide à limiter ces effets rebonds.

## 4. Maitriser la sobriété et l'efficacité

Pour contrer les effets rebonds liés à des pratiques excessives, il est essentiel de bien comprendre les notions de sobriété et d'efficacité. Des concepts tels que le dépassement, qui évalue la capacité de la Terre à régénérer les ressources consommées annuellement, ainsi que l'empreinte écologique et l'empreinte carbone sont désormais largement reconnus. Bien que la sobriété ait émergé dans un contexte d'urgence économique et politique, la prise de conscience croissante des enjeux climatiques contribue également à son intégration durable dans la société. Cette intégration est vitale pour éviter que la sobriété ne disparaisse avec l'urgence qui l'a catalysée, à condition que d'autres facteurs renforcent son importance pour les individus.

Pour cela, des stratégies ont été étudiées :

- **Mettre en œuvre des mesures politiques** : Les cadres réglementaires et politiques peuvent décourager l'augmentation de la consommation. Il s'agit notamment d'imposer des taxes sur l'utilisation de l'énergie, de fixer des plafonds d'émissions et d'offrir des incitations à la réduction de la consommation (Sorrell, 2009).
- **Promouvoir les changements de comportement** : Les campagnes d'éducation et de sensibilisation peuvent contribuer à modifier les comportements des individus en faveur de pratiques plus durables. Il est essentiel d'encourager l'adoption non seulement de technologies plus efficaces, mais aussi de modes de vie qui, par nature, consomment moins (Owen, 2010).
- **Ajustements économiques et de marché** : L'ajustement des instruments économiques pour refléter le véritable coût environnemental des produits et des services peut décourager l'augmentation de la consommation. Les stratégies de tarification qui intègrent les coûts externes peuvent faire en sorte que les gains d'efficacité se traduisent par de véritables réductions de l'utilisation des ressources (Jenkins et al., 2011).
- **Adoption technologique systémique** : Se concentrer sur les changements systémiques plutôt que sur les mises à jour technologiques isolées. Par exemple, le passage à des systèmes d'énergie renouvelable et à une gestion intégrée des déchets peut produire des résultats durables qui ne sont pas sensibles aux effets de rebond (Brockway et al., 2015).
- **Planification et investissement à long terme** : Mettre l'accent sur les objectifs de durabilité à long terme dans la planification des secteurs public et privé. Les investissements doivent donner la priorité à la durabilité non seulement en termes de gains immédiats, mais aussi en tenant compte des effets à long terme sur l'utilisation des ressources (Alcott, 2005).

C'est cet ancrage politique qui peut faire de la sobriété et de l'efficacité des piliers de la résilience, permettant aux sociétés de faire face à des crises économiques, politiques et environnementales.

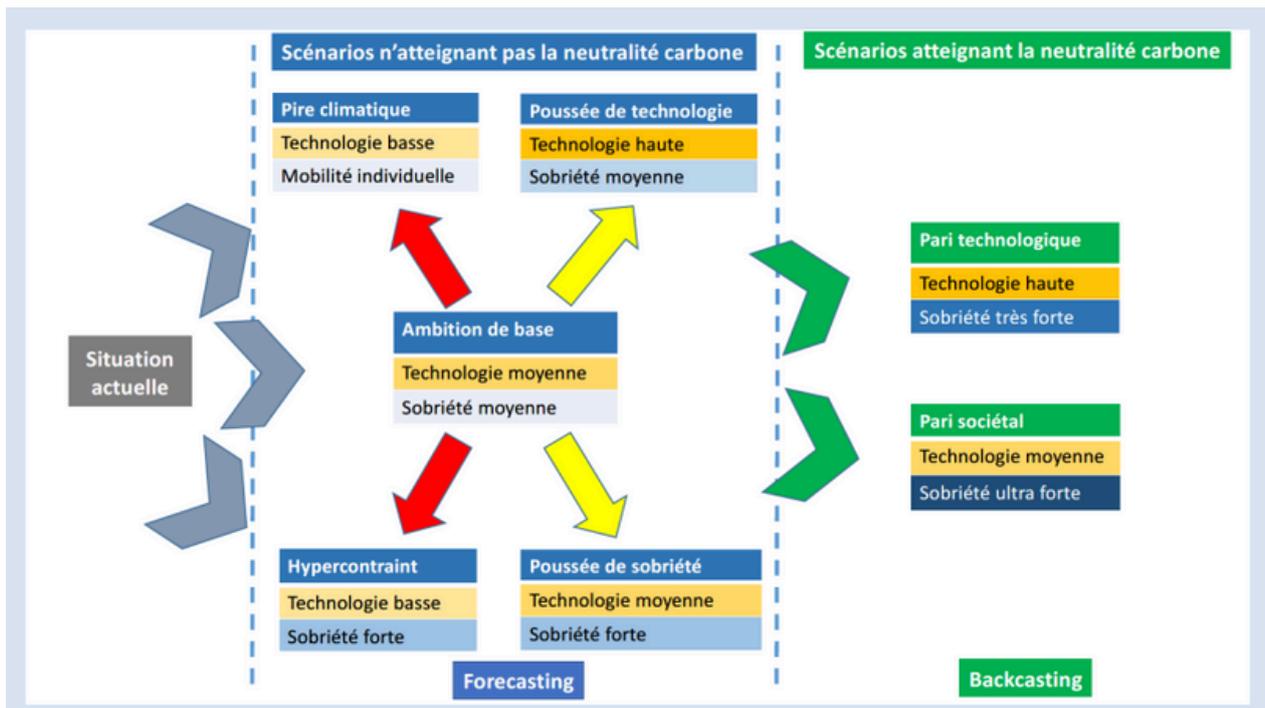
## Une application au transport

Pour que cette transition soit effective, les incitations doivent être suffisamment fortes. Prenons l'exemple du secteur des transports : si un moyen de transport plus écologique, comme les transports en commun, est plus coûteux ou moins pratique qu'une voiture individuelle, les utilisateurs seront probablement réticents à l'adopter. Ainsi, bien que certaines décisions puissent être prises avec une intention environnementale, d'autres critères, tels que le coût et la convenance, jouent aussi un rôle crucial dans les choix des individus, tant en matière d'efficacité (choix technologique) que de sobriété (comportement adopté). Il est donc important qu'une politique publique visant à encourager la sobriété tienne compte, outre l'efficacité, la sobriété et l'étude des effets rebonds, des caractéristiques socio-économiques des publics et d'utilisateurs potentiels des services. Comme le souligne le rapport de l'ADEME citant Sébastien Sureau (Conseil national de l'industrie), en substance, la sobriété repose en premier lieu sur une optimisation de l'organisation sociétale et de l'utilisation des biens et pas seulement de leur production. Il est nécessaire de toujours identifier le réel besoin pour adapter l'offre.

C'est également la conclusion du rapport « *prospective 2040-2060 des transports et des mobilités* » remis en février 2022, conduit par le CGEDD et France stratégie. Ce rapport cherche avant tout à mettre en avant les scénarios possibles pour atteindre un objectif principal : la neutralité carbone d'ici 2060 dans le secteur du transport. A partir des scénarios étudiés, le rapport conclut que l'articulation du progrès technique et de la sobriété des usages sont les deux leviers essentiels pour parvenir à l'objectif.

Cependant, pour les auteurs, « *il n'est pas acquis que les évolutions de comportement d'usage, dont la nécessité même n'est pas encore totalement partagée, résultent spontanément d'une démarche collective de sobriété heureuse* ». Pour ces auteurs, cette adhésion ne pourra être obtenue « *qu'à l'issue d'un débat de société, bénéficiant de toute l'information possible et permettant à chacun d'envisager son devenir* ». Ce point est d'autant plus crucial lorsqu'il touche à des aspects structurants de la vie des individus comme l'urbanisme, le transport ou les services publics.

Figures des scénarios étudiés dans le rapport de synthèse sur la prospective 2040-2060 pour la décarbonation du secteur des transports (CGEDD et France Stratégie) et illustrant l'importance de la combinaison des technologies et de la sobriété pour atteindre l'objectif.



Le forecasting représente les scénarios dans lesquels la conception de l'avenir est faite uniquement à partir des indicateurs classiques (économiques, démographiques, politiques...). A l'inverse, le backcasting représente la prise en compte des objectifs (comme la réduction des émissions, le zéro artificialisation net...) dans les modélisations. Dans les scénarios étudiés, seuls ceux qui intègrèrent une logique de backcasting parviennent à l'objectif de neutralité carbone mais non sans que cela ne représente un défi immense (transition industrielle, pénétration de la sobriété forte dans les comportements collectifs...). Un défi qui n'est pas un acquis et de moins en moins atteignable à mesure qu'il est pris en compte tardivement. Le rapport propose en outre une définition de la sobriété adaptée au secteur du transport : la sobriété des mobilités. Ensemble des « améliorations qui relèvent de l'usage et qui concourent à réduire les émissions et les dommages environnementaux liés aux mobilités ».

« Dans la sphère des politiques de mobilité :

- À diminuer le nombre et la longueur des déplacements dommageables pour l'environnement en favorisant le report modal et en encourageant les mobilités actives ;
- À diminuer, pour des déplacements donnés, leur impact en recherchant un moindre autosolisme et une meilleure utilisation des véhicules (covoiturage, augmentation de l'emport, mise en commun des véhicules...) ainsi qu'en améliorant les performances de conduite (y compris en interurbain par la diminution des vitesses).

Dans les sphères de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du travail et des autres politiques publiques, à adopter des mesures concourant à réduire les besoins qui génèrent les déplacements contraints de biens ou de personnes (urbanisme, pratiques de consommation, télétravail, etc.). Cette sobriété est donc complémentaire des progrès technologiques relatifs aux motorisations, à la durée de vie des véhicules et aux émissions à la fabrication ou lors du recyclage ».

## PARTIE 2

# LES NOTIONS D'ÉQUITÉ ET CRITÈRES D'ACCEPTABILITÉ DE LA SOBRIÉTÉ DANS LES TRANSPORTS

Lorsque l'on parle de sobriété une problématique sont les représentations qui lui sont souvent associées et notamment celle de privation, perturbation des activités quotidiennes, confrontation à des enjeux d'équités sur « qui doit se passer de quoi ? », et enfin des résultats.

Deux questions émergent : d'abord, comment garantir l'adhésion durable des individus ? Ensuite, quels sont les critères de cette adhésion ? Le rapport « Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités », publié en février 2022 par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et France Stratégie, souligne l'importance cruciale de l'adhésion individuelle pour réussir à instaurer une sobriété efficace. Les individus ne s'engageront dans des comportements plus sobres que s'ils adhèrent pleinement à ces pratiques. Mais sur quels critères se base cette adhésion ? Est-ce uniquement en raison des bénéfices environnementaux, ou les motivations personnelles jouent-elles également un rôle significatif ?

Le rapport précise que l'adhésion repose sur un défi de taille : elle doit être perçue comme équitable dans la répartition des efforts collectifs, aussi bien au sein de la société française qu'en comparaison avec d'autres pays. Deux points ressortent ici : les individus doivent percevoir une équité dans les efforts qui leur sont demandés, et ils sont attentifs à ce que ces efforts ne soient pas supérieurs à ceux exigés des pays voisins.

## 1. Équité et inégalités sociales au sein de la société

Sur le premier point, la notion d'équité doit être précisée. Il ne s'agit pas ici d'égalité, c'est-à-dire de demander exactement le même effort à chacun, mais plutôt un effort adapté à chacun selon ses possibilités. Comme l'identifie le rapport de France Stratégie et du CGEDD, « *les plus riches, qui émettent plus et pour lesquels les choix sont plus ouverts, doivent s'attendre à être appelés à contribuer proportionnellement plus aux efforts* ». Autrement dit, puisqu'il existe une inégalité sociale dans les émissions, c'est aux plus gros pollueurs que les plus gros efforts sont attendus dans la société. Dans leur article intitulé « Qui émet du CO<sub>2</sub> ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », Antonin Pottier, Emmanuel Combet, Jean-Michel Cayla, Simona de Laurentis et Franck Nadaud examinent les attentes de justice sociale dans la transition écologique, particulièrement ressenties durant le mouvement des « Gilets jaunes ». Ils soulignent une fracture sociale manifeste dans la politique environnementale, illustrée par le mécontentement lié à la taxation du diesel. Ce carburant taxé est souvent utilisé par les personnes moins aisées pour leurs déplacements professionnels contrairement aux voyages en avion généralement privilégiés par les individus plus aisés pour leurs loisirs. Ce contraste accentue la perception d'une iniquité dans les efforts demandés pour la transition écologique catalysant une réactance face aux propositions de sobriété quel que soit leur pertinence.

Dans les faits, cette question des émissions en fonction du niveau de vie ou de la classe sociale est plus complexe qu'elle n'y paraît. D'une part cette approche individualiste des comportements dans les émissions tend à effacer d'autres entités impliquées (entreprises, collectivités...), ainsi que les logiques collectives (organisations sociales, stratégies d'entreprise, politiques publiques) qui concourent à ces émissions. « *Penser en termes d'émissions des personnes ou des ménages focalise donc l'attention sur les contributions des individus, sur leurs choix, et occulte la présence des acteurs non individuels tout comme la composante collective des émissions de GES et la nécessité d'agir en commun pour les réduire* ».

Les inégalités environnementales ne sont pas uniquement liées et explicables par des inégalités de revenus. Bien que les auteurs ne remettent pas en cause, et confirment, qu'un revenu plus élevé conduit en moyenne à une augmentation des émissions, ils insistent aussi sur d'autres facteurs qui y contribuent, parmi lesquels ceux qui relèvent de l'organisation et des choix collectifs et sociétés (par exemple l'organisation du tissu urbain ou le choix du chauffage collectif).

Enfin, l'attribution des GES à un individu n'est pas évidente : il est difficile de savoir à qui doit être imputé une émission (par exemple, l'émission d'une centrale à charbon pour se chauffer doit-elle être imputée au consommateur, au producteur, à l'état qui l'autorise, aux actionnaires, au fabricant de l'appareil plus ou moins énergivore qui sera alimenté ?). « *Attribuer les émissions à un pays n'a rien d'évident, mais passer d'un pays à un individu ajoute un niveau de complexité supplémentaire* ». « *Pour établir combien un ménage, une entreprise ou un État « émet » de CO<sub>2</sub>, il faut choisir des règles d'attribution, c'est-à-dire des façons d'imputer à un agent les émissions générées par une activité impliquant toujours plusieurs agents* ».

**Cette problématique met en exergue deux approches principale : celle par la production, qui consiste à imputer l'émission au producteur, et celle par la consommation, qui consiste à l'imputer au**

**consommateur.** C'est principalement cette dernière qui est utilisée dans les calculs des empreintes carbone des individus et des ménages. Mais cela reste une convention, un principe d'attribution, qui ne prend pas forcément en compte les nombreux acteurs impliqués (économiques comme politiques) et les différents rôles de chacun. « *Cette convention est tout à fait acceptable, aussi bien qu'une autre, tant qu'on en reste à l'imputation statistique des émissions. [...] [Mais] le glissement de sens d'imputation statistique à imputation causale puis morale, est fréquent, imperceptible et, pour tout dire, inévitable. [...] [Alors que] les responsabilités sont partagées entre tous les acteurs qui concourent aux émissions de GES* ».

Malgré tout, la responsabilité en matière d'émissions, et donc le changement des comportements par la sobriété, peut s'entendre des émissions qui relèvent plutôt du confort que de la nécessité. En réalité, à côté de la question des inégalités d'émissions selon les niveaux de vie, il existe des inégalités dans l'univers des choix qui s'offrent à un individu. Les individus les plus aisés auront tendance à avoir un univers des choix plus large, mais le revenu n'explique pas à lui seul les inégalités dans l'univers des choix. L'article met en avant la notion de choix et de marge de manœuvre des individus à travers l'exemple du chauffage d'une maison individuelle. Un propriétaire peut choisir l'isolation de sa maison, son mode de chauffage, la gestion thermostatique... mais il sera quand même limité par l'accès aux énergies, toutes n'étant pas accessibles partout, un locataire, ou encore par la possibilité de financer d'éventuels travaux de rénovation énergétique. Un locataire dans un logement collectif sera pour sa part limité dans sa marge de manœuvre face à ses émissions par les choix de la copropriété. La même analyse est possible pour les trajets domicile-travail : les individus situés dans des territoires ruraux vont tendanciellement être plus émetteurs car plus dépendants de leurs véhicules, que ceux situés dans les espaces urbains. Les choix d'actions ne sont donc pas qu'individuels et la sobriété relève aussi de choix collectifs et sociétaux.

Dans les transports en particulier, l'article met en avant deux éléments essentiels :

D'une part, la mobilité locale relève surtout de la nécessité (aller au travail, faire ses courses, aller à l'école, etc.) tandis que les déplacements de longue distance sont plus associés aux loisirs. « *Ces émissions de loisir, plus accessibles aux classes supérieures, sont aussi celles pour lesquelles la part de choix des ménages est la plus grande* ». Ainsi il sera individuellement plus facile de faire un effort de sobriété sur ce qui relève du confort (l'article parle même parfois de luxe), comme par exemple un individu aisé qui a la possibilité d'éviter de prendre l'avion pour voyager à l'autre bout du monde, tandis qu'il sera plus compliqué de demander un effort à un individu plus modeste qui utilise un véhicule âgé et émetteur à la campagne pour se rendre à son travail et qui n'a pas les moyens d'en changer, ni de choix alternatif (par exemple des transports en commun).

D'autre part, « *en ce qui concerne la consommation d'énergie fossile par distance parcourue, les différences d'efficacité énergétique jouent peu : l'ordre de grandeur de la consommation pour parcourir 100 km est similaire entre l'avion et les véhicules individuels et pour ces derniers, le contenu carbone du kilomètre parcouru en voiture varie très peu. La taille et le poids des véhicules haut de gamme sont en partie compensés par une meilleure efficacité énergétique, ce qui fait que la consommation par kilomètre croît peu avec le revenu. Globalement les émissions sont donc aujourd'hui en premier lieu corrélées aux distances parcourues.* »

C'est le nombre de kilomètres parcourus qui est le plus pertinent pour l'imputation des émissions (et donc des changements de comportements possibles). L'utilisation de modes de déplacements doux (vélos, marche) est limitée à des déplacements de faible distance, donc plutôt urbains et l'utilisation du rail reste limité pour de longues distances comparativement à l'avion ou à la voiture, qui utilisent essentiellement de l'énergie fossile. Ces choix de sobriétés, bien qu'ayant un effet réel, restent toutefois très limités au regard du nombre de kilomètres parcourus. Si les plus aisés parcourent plus de kilomètres que les moins aisés, *« l'offre d'infrastructures, les technologies de transport disponibles, les distances à parcourir, etc., sont autant de facteurs importants pour expliquer la disparité des émissions, facteurs qui sont cependant très lâchement corrélés au revenu et ne sont pas contrôlés par les ménages mais plutôt par les politiques urbaines et l'aménagement du territoire »*.

Trois conclusions sur la question des inégalités et donc de l'équité en matière d'effort de sobriété sont avancés :

- Tout d'abord, les émissions sont effectivement pour partie croissante en fonction des classes sociales. Mais elles sont fortement variables. Il en va de même en ce qui concerne l'univers des choix.
- D'autres facteurs non liés aux revenus sont aussi à prendre en compte pour expliquer les disparités dans les émissions et l'univers des choix : socio-démographique (par exemple le vieillissement de la population), technique (par exemple la taille et le poids des véhicules haut de gamme en partie compensés par une meilleure efficacité énergétique) ou encore géographique (par exemple la plus forte dépendance des espaces ruraux à la voiture individuelle par rapport aux espaces urbains, où les modes de déplacements alternatifs et les marges de manœuvre sont plus importants).
- L'approche de la sobriété uniquement par le prisme des inégalités de revenus, et donc la réduction des émissions par le changement de comportements des individus en fonction de leurs niveaux de vie, *« sans être négligeables, ne sont pas suffisantes et doivent être complétées par des actions structurantes de la part des entreprises et de la puissance publique »*.

Ce sont aussi ces conclusions que partage le rapport de France Stratégie et du CGEDD. Il explique en effet que *« les univers de choix et les contraintes/marges de manœuvre des personnes sont extrêmement disparates »*. Ainsi, les facteurs sont multiples et ne s'expliquent pas seulement par des inégalités. *« Si les émissions de CO2 par ménage sont corrélées aux déciles de niveau de vie, leur dispersion au sein de chaque décile reste considérable : seul un tiers de cette dispersion peut être relié à des facteurs explicatifs connus. [...] Les personnes dites hypermobiles, se concentrent essentiellement dans les déciles les plus élevés de revenus de la population. Elles représentent à elles seules une part considérable des émissions : 20% de la population la plus mobile génèrent 80% des émissions. »*. Le rapport évoque également l'importance d'encourager une transition de l'industrie, des politiques en faveur d'un routier plus doux, plus partagé, plus adapté, ou encore de l'électrique. Le rapport souligne l'importance des différents acteurs, y compris économique, et des changements qui doivent aussi être collectifs, structurels et sociétaux. *« Les transitions vers la neutralité carbone du transport de personnes supposent des efforts particuliers des ménages les plus aisés et des hypermobiles et d'accompagner les personnes aux revenus les plus modestes »* aux moyens par exemple de normes, réglementations, taxations, politiques incitatives, mesures d'accompagnement économiques, investissements stratégiques... *« Mais la perception et donc l'acceptation ne sera pas forcément la même selon les univers de choix de chacun, ce qui suppose des ajustements et modulations »*.

## 2. Équités et inégalités dans la comparaison internationale

Dans un monde où l'environnement prend une place de plus en plus importante, l'acceptabilité ne se définit pas seulement du point de vue sociétal, c'est-à-dire en demandant plus d'efforts à ceux qui sont perçus comme étant responsables de plus d'émissions. L'actualité le montre, les mouvements d'agriculteurs dénoncent, entre autres, des inégalités normatives notamment environnementales en comparaison avec d'autres pays. Cela met en évidence quelque chose de plus large en matière de protection de l'environnement : il apparaît souvent difficile de parvenir à des objectifs environnementaux si tous les pays ne participent pas de manière équitable au même effort de transition. Mais ce terrain est géopolitiquement miné.

Là encore, il est question d'inégalités. Dans le discours politique, la notion d'écologie punitive, et l'idée que la France serait un petit pollueur à l'échelle mondiale (environ 0,8% du CO<sub>2</sub> émit à l'échelle mondiale) conduit ses défenseurs à considérer que le moindre effort que pourrait faire la France à son échelle serait d'une part inutile et sans effet sur la pollution mondiale, face à des pollueurs plus importants (Etats-Unis ou Chine par exemple, qui représenteraient à eux deux plus de 40% des émissions), mais reviendrait en plus à se donner une contrainte que ces mêmes autres pays ne se donnent pas (avec des conséquences économiques, notamment en matière de compétitivité). « *Certains considèrent que, dès lors qu'ils seraient significativement contraignants, ces objectifs environnementaux seraient inacceptables et combattent toute mesure allant dans ce sens en espérant que le temps ouvrira des innovations qui viendront résoudre les contradictions actuelles* » explique le rapport France Stratégie et du CGEDD. Pourtant, le rapport précise qu'il est évident que les solutions technologiques ne suffiront pas à atteindre les objectifs. Et c'est par exemple parce que « *La neutralité carbone du transport de personnes ne pouvant être atteinte par les seules mutations technologiques* » que « *cela ouvre le difficile débat sur la sobriété d'usage* ». Mais « *si un mouvement est amorcé, le projet collectif ne va pas encore de soi* ».

Tout n'est d'ailleurs pas si simple. Il semble que l'attribution des émissions à un pays soit aussi complexe qu'à des individus. C'est d'ailleurs sous-entendu par l'article « *qui émet du CO<sub>2</sub> ? Panorama critique des inégalités écologiques en France* », Antonin Pottier, Emmanuel Combet, Jean-Michel Cayla, Simona de Laurentis et Franck Nadaud lorsqu'il explique qu'attribuer les émissions à un individu ajoute un niveau de difficulté alors qu'il n'est déjà pas évident de les attribuer à un pays. L'article le démontre à partir de l'exemple d'une centrale à charbon. Dans une approche productive, les émissions sont comptabilisées pour le pays sur lequel se situe la centrale. Mais une approche par la consommation peut tout à fait l'attribuer à l'individu final.

« *Les émissions sont attribuées au pays dans lequel a été consommé le produit dont la fabrication a utilisé l'électricité de la centrale à charbon. Les choses peuvent devenir très compliquées car le produit en question peut n'être pas un produit destiné à la consommation finale mais un produit intermédiaire qui sera retravaillé : l'électricité produite par le charbon dans le pays A sert à la production d'aluminium qui est transformé dans le pays B en canette de soda consommée dans le pays C* ».

**Ainsi par exemple, une part des émissions produite par des pays « gros pollueurs » comme la Chine, est expliquée par la consommation de pays comme la France (sans compter l'émission supplémentaire que le transport induit).** Chaque pays serait donc plus ou moins responsable des émissions des autres. La France ne serait plus seulement responsable de 0,8% des émissions, mais d'une part des 40% des émissions américaines et chinoises. En cela, tout comme en matière d'inégalités sociales, il semblerait que les efforts individuels ne suffisent pas et que des changements collectifs soient nécessaires.

### **3. La sobriété et la transition écologique : entre efforts individuels et changements structurels**

La sobriété ne repose donc pas seulement, ni au niveau mondial, ni au niveau sociétal, sur de simples efforts individuels qui, bien que pertinents, sont insuffisants et nécessitent des changements structurels. Or, c'est précisément cet aspect collectif, et les choix de société qu'il implique, qui ne vont pas forcément de soi : *« la culture de la sobriété d'usage est encore mal établie même si elle est indispensable et si la société n'a pas encore construit de projet collectif l'intégrant »* selon le rapport de France Stratégie et du CGEDD. Il explique aussi que *« la transition écologique et énergétique ne pourra être menée à bien que si une majorité de Français en partage les enjeux, les problématiques et l'urgence d'agir. Nombre des parties prenantes considèrent encore aujourd'hui que les progrès technologiques suffiront à eux seuls à résoudre les difficultés du secteur des transports qui pourrait ainsi s'exonérer de la plus difficile question de la sobriété »*. Tout le problème réside donc sur les critères d'acceptabilité qui vont permettre à un maximum d'individus d'adhérer et de changer leurs comportements, et à la société dans son ensemble de repenser son organisation et ses choix collectifs. Mais il existe plusieurs écoles.

Le rapport explique que certains considèrent que les changements collectifs et les choix sociétaux qui en résultent sont de nouveaux modes de vie tout aussi, voire plus, désirables que les modes de vie actuels. *« Ils sont confiants qu'une large part de la population y adhèrera progressivement. Ils craignent souvent que l'imposition précoce de contraintes fortes génère plus d'incompréhension et de tensions que de résultats, voire de reculs difficiles ensuite à reconquérir. Ils préfèrent une dynamique imparfaite mais en progrès continu à un processus générant des crises »*.

A l'inverse, le rapport présente une seconde école de pensée qui considère au contraire que *« l'évolution drastique des comportements est indispensable, mais ne sera en rien spontanée : la discipline collective pouvant aller, des raisons d'équité jusqu'à des logiques de rationnement, est [...] indispensable. Ils défendent que ces mesures doivent être prises le plus tôt possible car l'urgence climatique s'impose et que la rigueur des mesures est un signal indispensable pour que chacun comprenne l'importance des mutations nécessaires »*.

Cependant, dans un cas comme dans l'autre, il apparaît évident que l'acceptabilité ne repose pas uniquement sur le critère d'équité. D'autres critères entrent aussi en compte : par exemple, les individus utiliseront moins un mode de déplacement plus sobre si celui-ci est plus coûteux pour lui (un exemple actuel est la différence des prix entre certains trajets en trains et en avion), ils seront aussi sensibles à l'accessibilité et l'inclusivité des moyens de transport collectifs (notamment pour les personnes à mobilité

réduite ou les personnes âgées, qui seront contraintes d'avoir recours à des véhicules individuels, taxis ou VTC si les transports en commun ne sont pas adaptés) ou encore à la qualité du service (si un service est régulièrement en panne, dysfonctionnel et occasionne des retards ou s'il est trop fréquenté, le confort de moyens de transports plus individuels sera aussi privilégié). De manière générale, nous l'avons vu, le temps est devenu un critère. Avec le développement du télétravail notamment et le confort des moyens de transport individuels, les individus peuvent être plus attentifs à l'éventuelle perte de temps qu'engendrerait un service insuffisamment performant. Un autre critère évident est la disponibilité et l'accessibilité des alternatives (par exemple, en l'absence d'une grande disponibilité d'alternatives dans les espaces ruraux - qui ne peut être obtenue qu'en augmentant cette disponibilité ou en repensant la répartition urbaine d'une autre manière, par exemple sans séparer les quartiers réservés à l'habitat de ceux réservés au travail, aux loisirs et aux commerces - les individus sont poussés à privilégier le transport individuels). Le tout en tenant compte du critère d'équité. Et comme les individus ne se déplacent pas seulement pour leurs trajets domiciles-travails, la question de l'accessibilité (et de l'univers des choix de cette accessibilité) des loisirs et du tourisme par les transports se pose aussi.

Ainsi, le rapport de France Stratégie et du CGEDD explique que l'acceptabilité « *repose sur la prise en compte de la diversité des univers de choix (l'accessibilité réelle des alternatives) et sur la mise en place simultanée, voire préalable, des mesures d'accompagnement nécessaires, en faveur en particulier des premiers déciles. Cette adhésion ne pourra cependant être véritablement obtenue qu'à l'issue d'un débat de société, bénéficiant de toute l'information possible et permettant à chacun d'envisager son devenir dans le cadre de cette transition* ».

# PARTIE 3

## **RÉSILIENCE, DURABILITÉ ET SOBRIÉTÉ : APPROCHE NORMATIVE EUROPÉENNE ET FRANÇAISE**

Depuis la crise sanitaire de 2020, la résilience européenne est au cœur de la politique de la commission. D'abord déployée sur le plan sanitaire, la politique de résilience visait la capacité de l'Union européenne à déployer rapidement la vaccination contre la Covid-19 d'une part, et à faire face à des crises sanitaires futures d'autre part (par exemple au sujet de la résilience médicamenteuse, de nombreux produits pharmaceutiques étant importés). Mais rapidement, la résilience s'est aussi déclinée dans d'autres politiques européennes : la résilience énergétique après le déclenchement de la guerre en Ukraine et la suspension des imports de gaz russe, incarnée par le plan REPowerEU (qui vise à mettre fin à la dépendance de l'Union européenne aux combustibles fossiles russes, favoriser la décarbonation de l'économie et la rénovation énergétique des bâtiments, économiser de l'énergie en réduisant la consommation, augmenter la production d'énergie renouvelable et propre et diversifier les approvisionnements énergétiques européens), la résilience environnementale suite aux canicules et aux effets du changement climatique et incarnée dans le pacte vert européen, ...

## 1. Résilience à l'européenne

La commission définit elle-même la résilience de la manière suivante : « *la capacité, non seulement à faire face à des défis et à les relever, mais aussi à se soumettre à des transitions de manière durable, équitable et démocratique* », alors qu'à l'avenir, l'Europe devra « *être prête à faire face à des crises graves de nature différente, qui pourraient être multidimensionnelles, hybrides, avoir des effets en cascade ou se produire simultanément* ». Il s'agit donc avant tout d'une capacité à réagir aux crises et défis futur dans le but de maintenir une situation préexistante ou, à défaut, de revenir le plus vite possible à la normale, c'est-à-dire à la situation avant crise.

Cela s'illustre particulièrement bien dans le domaine économique. Historiquement, l'Union européenne a été fondée principalement sur des questions économiques : libre circulation des biens, marchandises, capitaux et personnes, et marché unique sont deux des piliers cardinaux des traités. En novembre 2021, le Conseil (c'est-à-dire le Conseil de l'Union européenne, colégislateur qui représente les gouvernements des Etats membres) a rendu des conclusions à propos de la résilience européenne dans lesquelles il explique que « *compte tenu du rôle indispensable du marché unique pour l'UE, [...] les mesures liées à la crise devraient être temporaires, proportionnées et pleinement coordonnées, afin que le marché unique puisse retrouver un fonctionnement normal dès que possible, y compris la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux, comme le prévoient les traités* ». Des conclusions appuyées par le Conseil européen (c'est-à-dire l'organe qui réunit les chefs d'Etats et de gouvernements européens), qui a appelé à « *renforcer et surveiller la résilience* ».

Tout cela s'est incarné dans le cadre du programme NextGenerationEU, le programme de relance de l'Union européenne à la suite de la crise Covid-19, dont le contenu principal est la Facilité pour la Reprise et la Résilience (FRR), un plan de plus de 720 milliards d'euros, instrument temporaire dont le but était d'accompagner la sortie de crise, la reprise et la résilience. Dans la pratique les objectifs étaient de « *rendre les économies et les sociétés des Etats membres plus résilientes et mieux préparées aux transitions écologiques et numériques* », mais aussi et surtout s'attaquer « *aux défis recensés dans les recommandations par les pays formulées dans le cadre du semestre européen pour la coordination des politiques économiques et sociales* ». Derrière cet intitulé se cache un exercice annuel qui réunit les Etats membres dans le but de coordonner les politiques économiques, budgétaires, sociales et de l'emploi au sein de l'Union européenne et dont les objectifs sont la convergence et la stabilité dans l'UE, la solidité des finances publiques, la croissance économique, la lutte contre les déséquilibres macroéconomiques excessifs, le suivi et la mise en œuvre des plans nationaux pour la reprise et la résilience et la coordination des politiques sociales et de l'emploi.

Car si NextGenerationEU accordait aux Etats membres une facilité pour la reprise et la résilience, ces derniers devaient déployer cette facilité dans le cadre d'un plan national de relance et de résilience (PNRR), qui se positionne en France aux côtés du plan France Relance. Il s'articule autour de 3 axes : écologie (rénovation énergétique, biodiversité, infrastructures et mobilités vertes, énergie et technologies vertes), compétitivité (financement des entreprises, souveraineté technologique et résilience, mise à niveau numérique de l'Etat, des territoires et entreprises, culture) et cohésion (sauvegarde de l'emploi, jeunes, handicap, formation, recherche, santé, dépendance, cohésion des territoires). Son objectif

principal est de « *renforcer l'efficacité des investissements et le potentiel de croissance de l'économie française* ». Le plan de résilience économique et sociale présenté par Jean Castex, alors Premier Ministre, pour faire face aux augmentations brutales du prix des matières premières liées à la guerre en Ukraine, a également pour objectif de « *protéger les ménages et les entreprises face aux conséquences immédiates du choc* ». Dans son discours de présentation, le Premier Ministre parle notamment d'un « *plan de résilience au sens de résistance et de protection, au sens de plus d'autonomie et plus de souveraineté* ».

L'Union européenne et les Etats membres ont donc une approche de la résilience qui consiste principalement à absorber et faire face aux conséquences d'un choc ou d'une crise, en renforçant la souveraineté et l'autonomie. Dans ce cadre, la sobriété et la durabilité sont abordées comme parties intégrantes de la capacité de résilience de l'UE. Par exemple, le plan REPowerEU prévoit de réduire de 20% la consommation énergétique pour renforcer la résilience face à la dépendance aux imports russe, tandis que la facilité pour la relance et la résilience prévoit d'encourager la rénovation énergétique des bâtiments à cette fin, entre autres.

Mais l'Union européenne a aussi une approche plus large de la résilience. En 2022, une directive a été adoptée pour renforcer la résilience des entités critiques (c'est-à-dire qui fournissent des services indispensables à au moins six Etats membres de l'UE, pour maintenir les fonctions sociétales vitales, les activités économiques, la santé, la sécurité publique et l'environnement) face aux risques terroristes, aux catastrophes naturelles, aux urgences de santé publiques ou aux attaques hybrides (c'est-à-dire être capable de les prévenir, s'en protéger, y réagir et y faire face, et s'en remettre). Cela concerne de nombreux secteurs (eaux, énergie, santé, le numérique...) dont celui des transports, impacté par des crises comme la pandémie et la guerre en Ukraine. Les Etats devront avoir une stratégie nationale pour renforcer la résilience de ces entités critiques, avec une évaluation des risques au moins tous les quatre ans, avec des tests pour les entités qui exploitent ces infrastructures stratégiques (avec une priorité donnée aux infrastructures énergétiques, cette directive s'inscrivant dans le contexte du sabotage du gazoduc NordStream). L'Europe veut mieux réagir aux crises graves de nature diverses et de plus en plus multidimensionnelles, hybrides et aux effets multiples et en cascade.

En matière environnementale, l'Union européenne a adopté un règlement en 2020 au sujet de la taxonomie européenne. Ce terme désigne en fait une classification des activités économiques ayant un effet favorable sur l'environnement dans le but d'orienter les investissements sur des activités durables, c'est-à-dire vertes. Depuis le 1er janvier 2024, 50 000 entreprises ont l'obligation de publier des informations sur la durabilité de leurs activités. Et dans le cadre de sa taxonomie, l'UE considère une activité comme durable si elle contribue substantiellement à au moins l'un des six objectifs fixés par le règlement, sans porter préjudice aux autres (et quelques autres conditions comme le respect de normes sociales et de critères d'examen techniques). Les six objectifs sont :

- L'atténuation du changement climatique
- L'adaptation au changement climatique
- L'utilisation durable et la protection des ressources aquatiques et marines
- La transition vers une économie circulaire
- Le contrôle de la pollution
- La protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes

Elle inclut aussi d'autres catégories d'activités comme celles dites habilitantes (activités qui permettent à d'autres activités de contribuer à l'un des objectifs) et celles dites transitoires (activités qui permettent de réduire l'impact environnemental dans des secteurs pour lesquels il n'existe pas d'alternative).

La taxonomie européenne concerne plus de 90 activités économiques, et poursuit l'objectif de la neutralité carbone du pacte vert européen : être le premier continent neutre pour le climat. Dans la pratique, l'un des volets les plus discutés de la taxonomie concerne l'énergie, car de la définition de la taxonomie européenne en matière d'énergie dépend l'approche de l'UE et des Etats membres des investissements énergétiques pour remplir l'un des objectifs du plan REPowerEU et du pacte vert européen : augmenter la part des énergies vertes. Initialement écartés de la première partie du projet de règlement taxonomie, les énergies du gaz et du nucléaire ont finalement été inscrit dans la taxonomie européenne par la commission en 2022, car elles ont « *un rôle à jouer pour faciliter le passage aux énergies renouvelables et à la neutralité climatique* » (moyennant quelques conditions supplémentaires, par exemple, pour le nucléaire, la limite fixée à 2040 pour l'autorisation de travaux à des fins de prolongation de la durée de vie des réacteurs actuellement en service, la limite fixée à 2045 pour l'établissement de nouveaux permis de construire ou encore des garanties pour le traitement des déchets et le démantèlement des installations).

Cette volonté d'orienter les flux financiers et les capitaux vers des investissements durables, présente dans le pacte vert européen, est en enjeu présenté par la commission européenne dès 2018 (sous la commission Juncker) dans une communication « Plan d'action : financer la croissance durable » et traduite dans plusieurs textes européens (par exemple Règlement délégué 2017/565 et Règlement délégué (UE) 2017/565 à la Directive 2014/65).

Mais ces réglementations environnementales autour de la taxonomie ou du rapportage sont remises en question sous le mandat de la commission von der Leyen II (depuis 2024), à travers les projets de simplification réglementaire dont le paquet législatif Omnibus présenté en février 2025 en est l'une des plus pertinente illustration. D'autres simplification autour de la taxonomie et des réglementations environnementales sont en discussion, notamment dans le cadre des négociations autour du futur budget pluriannuel 2028-2034 et de la PAC post 2027 (qui arrivent devant le parlement européen dès l'été 2025), pour répondre à des mouvements comme celui des agriculteurs, ou encore renforcer la compétitivité européenne face aux géants chinois et américain, priorité de la commission von der Leyen II, renforcée par la situation géopolitique américaine et internationale.

## 2. La déclinaison française

Cet ensemble complémentaire durabilité-sobriété-résilience tel qu'abordé au niveau européen est aussi décliné au niveau national dans le cadre de la loi climat et résilience de 2021, qui vise à « *lutter contre le dérèglement climatique et renforcer la résilience face à ses effets* ». Elle poursuit elle aussi l'objectif de la neutralité carbone et concerne les domaines de la production, du travail, de la consommation, de la mobilité, du logement, de l'alimentation ou encore de la protection judiciaire de l'environnement. Parmi les grandes mesures, l'isolation des logements contre les passoires thermiques, amélioration de la qualité de l'air des villes, limite des vols domestiques et alternatives ferroviaires, alimentation durable, réduction du rythme d'artificialisation des sols, énergies renouvelables, délit de mise en danger de l'environnement...

La Cour des comptes a rendu en mars 2024 deux rapports, l'un sur la loi climat et résilience, l'autre sur l'action publique en faveur de l'adaptation au changement climatique, qui démontrent de nombreux défis en matière de sobriété, résilience et durabilité. Dans ces rapports, la Cour des comptes envisage deux leviers d'actions principaux : l'atténuation des émissions et plus largement des conséquences de l'activité humaine sur le changement climatique, et l'adaptation au changement climatique.

La Cour des comptes indique notamment que l'adaptation est insuffisante : les villes ont commencé très tardivement à s'adapter et la rénovation énergétique des bâtiments est insuffisante pour faire face aux effets du réchauffement et aux îlots de chaleur. La cour insiste aussi sur les efforts d'adaptation à réaliser par les acteurs du secteur hydro-électrique et nucléaire, grands individus d'eau. Les réseaux électriques sont vulnérables, notamment aux épisodes de fortes chaleurs ou d'inondation. En matière de transports, la cour considère également que les réseaux sont vulnérables aux effets du changement climatique en raison notamment d'une vétusté.

La cour est aussi en difficulté pour juger des effets de la loi, puisque les indicateurs sont insuffisants ou lacunaires et que le périmètre de la loi, très large, nécessite de nombreux textes d'application avec des mises en place et effets mesurables jusqu'en 2050.

Un autre rapport rendu par la cour le 11 mars 2024 sur l'exercice 2016-2022 de l'agence de financement des infrastructures de transport de France expose notamment que la rationalisation du financement et de la programmation des infrastructures de transport est inachevée et juge même durement l'utilité de l'AFIT à la fois dans son fonctionnement, son rôle et ses finalités. Il est même recommandé de la supprimer au profit d'une politique intégrée au budget de l'Etat.

Au niveau français, comme au niveau européen, des projets de simplification des normes environnementales sont également à l'agenda politique depuis 2025 afin de répondre aux mouvements comme celui des agriculteurs, mais également pour s'inscrire dans l'objectif compétitif dans un contexte géopolitique international plus tendu.

# CONCLUSIONS

La sobriété, malgré son omniprésence dans les débats publics et politiques récents, demeure un concept souvent flou et mal défini. Son origine remonte à la « simplicité volontaire » conceptualisée par Richard Gregg en 1936, et elle a évolué en réponse aux crises économiques et environnementales des dernières décennies. Cette évolution témoigne de l'importance croissante de la sobriété, mais aussi de la nécessité de clarifier ses contours pour en exploiter pleinement le potentiel.

Historiquement, la sobriété a été principalement associée à la consommation énergétique. Cependant, elle englobe aujourd'hui une variété de pratiques et d'approches, allant de la frugalité et du minimalisme à la low tech et au zéro déchet. Cette diversité rend la sobriété à la fois riche et complexe, nécessitant une compréhension approfondie pour en saisir toutes les implications et opportunités.

La distinction entre sobriété et efficacité énergétique est essentielle pour appréhender ce concept. La sobriété implique des actions comportementales simples, visant à réduire le gaspillage sans sacrifier le confort, comme baisser le chauffage ou utiliser les transports en commun. En revanche, l'efficacité repose sur des innovations technologiques et des améliorations de processus pour optimiser la consommation. Bien que ces deux approches diffèrent, elles sont complémentaires et doivent être articulées pour maximiser les gains environnementaux.

Cependant, la mise en œuvre de la sobriété n'est pas sans défis. Les effets rebonds, où les économies réalisées sont annulées par une augmentation de la consommation ailleurs, et les perceptions d'iniquité sociale, où les efforts de réduction de consommation sont perçus comme injustement répartis, sont des obstacles majeurs. Pour surmonter ces défis, il est crucial de développer une approche structurée et collective, intégrant des politiques publiques robustes et inclusives. Ces politiques doivent encourager des comportements sobres tout en soutenant les innovations technologiques nécessaires pour améliorer l'efficacité.

Les exemples récents, tels que la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pendant la pandémie de Covid-19 ou les appels à la sobriété énergétique suite à la guerre en Ukraine, montrent que la sobriété peut être efficace dans des contextes de crise. Toutefois, pour qu'elle devienne une pratique durable, elle doit être intégrée dans des politiques à long terme, soutenues par des cadres réglementaires et des incitations économiques appropriées.

En conclusion, la sobriété est un concept clé pour répondre aux défis environnementaux actuels. Mais pour qu'elle soit efficace, elle doit être comprise de manière holistique, en intégrant les dimensions sociales, économiques et environnementales. Les actions individuelles, bien que cruciales, ne suffisent pas à elles seules. Il est nécessaire de les accompagner de politiques publiques et de réformes structurelles qui soutiennent et amplifient ces efforts. En combinant sobriété et efficacité, et en prenant en compte les enjeux d'équité et de justice sociale, nous pouvons construire une société plus résiliente, durable et capable de faire face aux crises futures.

Vie-publique.fr. (2023). Environnement : la sobriété comme levier essentiel de la transition.

France Stratégie. (2022). Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités - Rapport transversal.

Ministère de l'Économie des Finances (2024). Le plan national de relance et de résilience.

Vie-publique.fr. (2025). Neutralité carbone : la taxonomie européenne en six questions.

Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. (2021). Loi climat et résilience : l'écologie dans nos vies.

Cour des comptes. (2024). Le rapport public annuel 2024.

Conseil de l'Union européenne. (2021). How the EU responds to crises and builds resilience.

Union européenne. (2014). Directive 2014/65/UE du Parlement européen et du Conseil. EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0065>

Commission européenne. (2017). Règlement délégué (UE) 2017/565 de la Commission du 25 avril 2016 complétant la directive 2014/65/UE du Parlement européen et du Conseil. EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu>

Commission européenne. (2021). Communication de la Commission. EUR-Lex. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=PI\\_COM:C\(2021\)2616](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=PI_COM:C(2021)2616)

Gans-Combe, C., Jun, J. Y., Mouhali, W., Rakotondratsimba, Y., & Baccar, A. (2023). Making green growth a reality: Reconciling sobriety with stakeholders' satisfaction. Plos one, 18(8), e0284487.

Gregg, R. B. (1936). The value of voluntary simplicity (Pendle Hill Pamphlet No. 3). Pendle Hill.

Herring, H. & Sorrell, S. (2009). Energy efficiency and sustainable consumption: The rebound effect. Palgrave Macmillan.

Sorrell, S. (2009). Jevons' Paradox revisited: The evidence for backfire from improved energy efficiency. *Energy Policy*, 37(4), 1456-1469.

<https://doi.org/10.1016/j.enpol.2008.12.003>

Jenkins, J., Shellenberger, M. & Nordhaus, T. (2011). Energy emergence: Rebound and backfire as emergent phenomena. Breakthrough Institute.

Brockway, P. E., Saunders, H., Heun, M. K., Foxon, T. J., Steinberger, J. K., Barrett, J. R., & Sorrell, S. (2017). Energy rebound as a potential threat to a low-carbon future: Findings from a new exergy-based national-level rebound approach. *Energies*, 10(1), 51.

Brockway, P. E., Sorrell, S., Semieniuk, G., Heun, M. K., & Court, V. (2021). Energy efficiency and economy-wide rebound effects: A review of the evidence and its implications. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 141, 110781.

Alcott, B. (2005). Jevons' paradox. *Ecological Economics*, 54(1), 9-21.



Artimon est un cabinet de conseil en management et organisation spécialiste des transformations, et un institut de recherche pluridisciplinaire.

L'institut Artimon Perspectives mène des travaux de recherche sur l'impact des nouvelles technologies dans les organisations et les activités humaines. Nos productions visent la création de connaissances sur des sujets complexes, la vulgarisation scientifique et la compréhension de différents phénomènes, tout en répondant aux besoins et questionnements opérationnels de notre écosystème d'acteurs.

## CONTACTEZ-NOUS

8, rue de la Victoire,  
75009 Paris  
+33 (0)1 53 20 89 89  
<https://artimon.fr/>

### **Josefina GIMENEZ**

Directrice Recherche et  
Innovation  
Artimon Perspectives  
[jgimenez@artimon.fr](mailto:jgimenez@artimon.fr)

### **Arnaud MOKRANI**

Associé dirigeant  
Artimon  
[amokrani@artimon.fr](mailto:amokrani@artimon.fr)

## SUIVEZ-NOUS SUR



Artimon



Artimon Perspectives



@artimon5307