

# RÉ- SOLUTIONS

POUR UN MONDE JUSTE  
ET FRATERNEL

SUPPLÉMENT AU JOURNAL MESSAGES N° 764 - FÉVRIER 2024

COMPRENDRE

## QUELLE(S) VOIE(S) POUR UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE JUSTE ?

INNOVER

SANS-ABRI :  
PRIVILÉGIER LE LIEN

EXPLORER

PHNOM-PENH : LE COMBAT  
DES HABITANTS PRÉCAIRES  
CONTRE L'EXPULSION



Secours  
Catholique  
Caritas France



ÉLODIE PÉRIOT / SCOF

## ÉDITORIAL

# SAISSONS L'OCCASION DE FAIRE RECULER LA PAUVRETÉ

PAR **DAPHNÉ CHAMARD TEIRLINCK**, CHARGÉE DE PLAIDOYER  
TRANSITION ÉCOLOGIQUE JUSTE AU SECOURS CATHOLIQUE

“

IL FAUT DES OBJECTIFS  
SECTORIELS AMBITIEUX  
ET DES MESURES  
D'ACCOMPAGNEMENT  
SOCIAL ADAPTÉES  
AUX BESOINS DES PLUS  
PRÉCAIRES.

”

Nos partenaires internationaux nous alertent depuis de nombreuses années : les plus précaires sont les plus touchés par les conséquences des dérèglements climatiques, comme en témoignent les inondations meurtrières en Asie ou les sécheresses en Afrique qui menacent la sécurité alimentaire.

L'été 2022 avec ses incendies monstrueux ou les inondations récentes dans le Pas-de-Calais sont des occasions de prise de conscience aussi en France : oui, les impacts du changement climatique sont déjà là.

Au quotidien, ce sont les plus précaires qui vivent dans les logements les moins bien isolés et qui n'arrivent plus à payer leurs factures qui explosent (12 millions de personnes sont en situation de précarité énergétique en France), ce sont eux qui vivent majoritairement près des grands axes pollués. Cette situation est d'autant plus injuste que globalement, les personnes les plus précaires polluent moins et qu'elles n'ont pas le choix de leurs modes de consommation, d'habitat, etc.

Déjà, dans de nombreux domaines (agroécologie, alimentation, réemploi du textile, rénovation, transports...), les acteurs du terrain innovent et démontrent qu'il est possible de construire ensemble un monde juste, durable et fraternel. Mais en complémentarité des conversions personnelles et collectives, nous avons besoin de transformations structurelles fortes car nous faisons face à une urgence certifiée par l'ensemble des scientifiques.

Si nous notons quelques avancées enthousiastes en France avec la planification écologique ou le renforcement des dispositifs d'accompagnement à la rénovation, et à l'international avec le fonds Pertes et dommages, il faut aller plus vite et plus fort.

Il faut fixer des objectifs sectoriels ambitieux et des mesures d'accompagnement social adaptées aux besoins des plus précaires, notamment en matière de rénovation thermique du logement, d'accès à une mobilité durable et d'accès digne à une alimentation de qualité. Au niveau global, la transition écologique juste passe par une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre de façon équitable, et par des politiques respectueuses des droits humains et de la biodiversité. Dans le cas contraire, sans accompagnement ni investissement, la mise en place des mesures environnementales risque de se faire au détriment des plus fragiles.

Les reportages et témoignages de ce numéro nous invitent à changer de regard : et si la transition écologique était une opportunité pour réduire les inégalités ? Pour permettre à tous de mieux s'alimenter, de mieux se déplacer, d'avoir un logement décent, d'accéder à ses droits ? Et si l'on faisait de la transition écologique juste une bonne nouvelle pour toutes et tous ? ■

## ENQUÊTE

# TRANSITION ÉCOLOGIQUE : UNE OPPORTUNITÉ POUR RÉDUIRE LES INÉGALITÉS

PAR **CÉCILE LECLERC-LAURENT**

ZFE-m (zones à faibles émissions-mobilité), aides financières à la rénovation énergétique et au passage aux voitures propres, incitation à manger bio... : les mesures prises en France dans le cadre de la politique de réduction des gaz à effet de serre (GES) ont un impact direct sur la vie des plus pauvres et sont souvent trop coûteuses et inaccessibles. Le risque est grand de voir la société se fracturer. Pour le Secours Catholique et d'autres acteurs cités dans cette enquête, il y a urgence aujourd'hui à faire en sorte que les plus précaires non seulement ne pâtissent pas de la transition écologique, mais encore puissent y accéder. Car des solutions existent pour permettre de changer structurellement nos manières de nous déplacer, nous chauffer et manger, tout en luttant contre la pauvreté. Comment faire de la transition écologique une opportunité pour réduire les inégalités ? Comment aller à la fois vers une transition écologique et une transformation sociale ?

# COMPRENDRE





CHRISTOPHE HARGOUËS / SCOF

▲ **Malgré sa bonne volonté, Nathalie ne peut pas prendre le bus lorsqu'elle travaille de nuit à Valence, en raison de l'absence de transports publics en soirée.**

**M**artine<sup>1</sup> ne décolère pas. Cette jeune femme de 32 ans n'a théoriquement plus le droit de circuler dans sa ville de Rouen depuis l'instauration, il y a deux ans, de la ZFE-m (zone à faibles émissions-mobilité) qui exclut de la circulation les voitures les plus polluantes de Crit'Air 4 et 5<sup>2</sup>. Or Martine a besoin de sa voiture pour chercher du travail et se rendre à des entretiens d'embauche. D'autant plus qu'elle est atteinte d'un handicap qui nécessite un aménagement spécial de son véhicule. Ainsi une voiture neuve lui coûterait 30 000 euros et, une fois toutes les aides déduites, il resterait 6 000 euros à sa charge. Une montagne, pour elle qui touche l'AAH (allocation adulte handicapé). « J'ai l'impression d'être oubliée, avec cette mesure écologique. Une voiture propre, ça coûte cher et on ne me donne pas les moyens d'en acheter une. Comment je fais pour trouver du travail sans accès à la mobilité ? », s'interroge la Rouennaise.

À 700 km de là, à Crest dans la Drôme, Nathalie, intermittente du spectacle qui travaille à Valence, a vu l'an dernier sa vieille voiture GPL tomber en panne. Elle a alors frappé à la porte de Dromolib, une association qui promeut des déplacements durables en zone rurale. Durant plusieurs mois, Nathalie s'est frottée au bus et au train : « Ça m'a ouvert les

“

**J'AI L'IMPRESSIION D'ÊTRE EXCLUE DE LA ZFE-M CAR ON NE ME DONNE PAS LES MOYENS D'ACHETER UNE VOITURE PROPRE.**

”

yeux sur les possibilités en journée, mais lorsque je travaille en soirée il n'y a plus ni bus ni train. Ce n'est pas possible. » Alors Nathalie pense à l'achat d'une voiture : « Mais je ne vais même pas pouvoir bénéficier de la prime à la casse, car c'est valable à condition d'acquiescer une voiture neuve à 10 000 euros, c'est hors de mes moyens. Je cherche toujours une voiture d'occasion avec un budget de 2 500 euros. »

Les différentes aides financières à l'achat de voitures propres sont de fait des aides d'incitation (voir encadré p.17), qui diffèrent selon les revenus des foyers. Cependant, et il en est de même concernant les aides à la rénovation énergétique du logement, le reste à charge pour les ménages se compte encore en dizaines de milliers d'euros. Une étude de l'Institut économique pour le climat (I4CE) de 2023 révèle qu'il représente une année de revenus pour les classes moyennes et jusqu'à sept années pour les plus modestes en cas d'achat d'une voiture électrique neuve, et jusqu'à dix années en cas de rénovation énergétique. « Je ne voulais pas isoler ma maison, car je savais que ça se chiffrait à plusieurs dizaines de milliers d'euros. Je pensais que ça m'était inaccessible », explique Juanna, propriétaire de 81 ans, qui vit dans l'Oise. Avant de bénéficier de travaux dans le cadre de l'accompagnement par le Réseau éco-habitat (REH), la retraitée vivait dans le froid, parfois à des températures de

5 °C : « Les radiateurs électriques consommaient trop et c'était trop cher, alors j'utilisais un insert à bois et un poêle à pétrole. Je sais que ça pollue, mais je n'avais pas le choix », explique-t-elle.

## Quand écologie rime avec économies

Selon le rapport "Transition énergétique : solutions solidaires" (de l'Institut Montaigne), la moitié des résidents des passoires thermiques sont des ménages modestes, et les deux tiers du parc de leurs voitures sont des véhicules polluants. Conséquence directe, ils sont confrontés à des factures élevées d'énergie et d'essence. D'où l'importance de les faire bénéficier de la transition écologique, estime Anne Bringault, directrice des programmes du RAC (Réseau action climat) : « *Le fait d'isoler les logements et de développer les transports collectifs va permettre de diminuer les factures d'énergie et d'essence des plus précaires, la transition écologique peut donc contribuer à lutter contre la pauvreté.* » La rénovation d'un logement permet de réduire de quatre à cinq fois les factures d'énergie. Quant au développement de la mobilité, il favorise l'accès à l'emploi ou aux soins dans les zones reculées. Ainsi, pour le Secours Catholique, les mesures écologiques peuvent participer à résorber les contraintes sociales des plus pauvres en permettant de lutter contre la précarité énergétique (12 millions de personnes sont concernées), et la précarité de mobilité (13 millions dont 4 millions n'ont aucun moyen de transport). Quant à la précarité alimentaire (qui concerne 37 % des Français), la transition écologique peut aussi être un levier pour des améliorations. Malika, âgée d'une cinquantaine d'années, qui touche l'AAH et habite dans le quartier des Cévennes à Montpellier, en est persuadée : « *La malbouffe engendre des maladies et cela a un coût pour la société. Moi, j'ai envie d'une alimentation saine et durable, mais les magasins bio sont situés au centre-ville et ils sont chers.* » Là aussi se pose donc la question de l'accessibilité.

## Mieux cibler les bénéficiaires

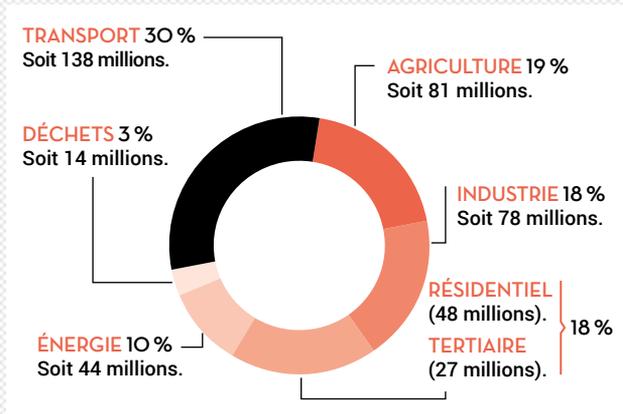
« *Concilier mesures écologiques et lutte contre la précarité est un devoir, car l'équation sociale est insoutenable si les pauvres ne sont pas parties prenantes de la société. Il existe un danger* »



## ÉCLAIRAGE

### LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) EN FRANCE

(Citepa 2021, en millions de tonnes équivalents CO<sub>2</sub>)



## OBJECTIFS DE RÉDUCTION

- Suite à l'Accord de Paris de 2015 (COP), la France doit diviser ses émissions de GES par 5 pour atteindre la neutralité carbone en 2050.
- Suite à l'engagement pris par l'Union européenne en 2019, la France doit diminuer ses émissions de GES de 55 % en 2030 par rapport à 1990.

## PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE SOUTIEN À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE POUR LES PARTICULIERS EN 2023

### Mobilité

**Bonus écologique :** aide à l'achat de véhicules, neufs ou d'occasion, électriques n'émettant pas de CO<sub>2</sub>.

**Prime à la conversion :** aide à l'achat ou à la location d'une voiture peu polluante, en échange de la mise au rebut d'un véhicule diesel ou essence ancien.

**Primes pour vélos :** primes à la conversion vers des vélos électriques.

### Rénovation énergétique

**Ma Prime Renov :** prime forfaitaire de 20 000 euros maximum, via l'ANAH (Agence nationale de l'habitat).

**Certificats d'économie d'énergie :** aide aux particuliers via les fournisseurs d'énergie.

**Éco-prêt à taux zéro :** prêt sans intérêts.

**Taux de TVA à 5,5 % :** pour des travaux de rénovation indépendamment du niveau de revenus



CHRISTOPHE HARGOLLES / ISOCF

▲ Acheter des produits sains et durables ou rouler en vélo électrique reste inaccessible aux plus précaires.

» à faire une transition écologique sans les pauvres, voire contre eux », alerte Nicolas Duvoux, sociologue et président du CNLE (Conseil national des politiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale), en charge d'un rapport sur ce sujet, attendu mi-2024. C'est aussi le risque pointé du doigt par le Secours Catholique qui redoute des mesures contraignantes, sans alternatives fiables pour les plus pauvres. En témoigne le cas typique des ZFE-m, qui sont en soi une bonne mesure pour permettre de lutter contre la pollution urbaine à laquelle sont particulièrement exposés les plus précaires. C'est le cas aussi de la possible interdiction des nouvelles chaudières à gaz à l'horizon 2030, nécessaire pour quitter ce mode d'énergie carboné. Mais sans accès à d'autres modes de déplacement ou de chauffage, les plus vulnérables vont être pénalisés. « Il est important de raisonner de manière inté-

grée en voyant à long terme. Il va donc falloir laisser les prix des énergies carbonées augmenter ou installer une fiscalité sur les émissions de gaz

“

**IL EXISTE UN DANGER À FAIRE UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE SANS LES PAUVRES, VOIRE CONTRE EUX.**

”

à effet de serre (GES). Mais en parallèle, il faut cibler les personnes à aider. Par exemple, la baisse des prix des carburants aurait pu être ciblée uniquement sur les plus modestes », analyse Antonin Pottier, chercheur en sciences

sociales à l'Éhess (École des hautes études en sciences sociales). « La redistribution additionnelle peut compenser les effets sur les plus précaires de l'action qui vise à baisser les GES, en réévaluant les politiques de protection sociale », note de son côté l'économiste Emmanuel Combet<sup>3</sup>. Le Secours Catholique préconise pour sa part l'instauration d'un revenu minimum garanti qui permettrait d'accéder à une alimentation de qualité ou de financer le plus possible le reste à charge, une fois les aides déduites concernant la rénovation énergétique ou l'achat d'un véhicule propre.

## Un maillage des transports

Mais attention, avertit Daphné Chamard-Teirlinck, chargée de plaider pour la Transition écologique juste au Secours Catholique, « *il ne suffit pas de promouvoir du techno-solutionnisme qui verserait vers le tout-électrique, car c'est tout le système de mobilité actuel qu'il faut revoir* ». Autrement dit, il faudrait aller vers des alternatives à la voiture individuelle, car on sait que celle-ci est responsable de la moitié des GES des transports et que ce secteur est le premier émetteur en France (voir éclairage p. 17). Pour cela, on doit miser sur une écomobilité inclusive, c'est-à-dire une mobilité qui limite son impact écologique tout en embarquant l'ensemble des publics, y compris les plus fragiles. Premier levier : le développement du maillage des transports en commun. « *Investissons pour faire en sorte que l'offre soit supérieure à la demande. Aujourd'hui c'est l'inverse et c'est pour cela que les transports en commun sont chers. Il est aussi important de mailler le territoire dans les régions, avec des amplitudes horaires tôt le matin et tard le soir* », requiert Bruno Gazeau, président de la Fnaut (Fédération nationale des associations des usagers des transports). Et il ne faut pas hésiter à être inventif en zone rurale avec,



CHRISTOPHE HARGOUES / SSCP

par exemple, l'instauration d'un transport à la demande (TAD) comme l'a fait, entre autres, le pays de Langres (52) où, depuis 2008, les habitants disposent de ce service qui les prend en charge à domicile.

C'est également pour trouver une alternative à la voiture que s'est créé Dromolib, en 2014, dans la Drôme. L'association veille à proposer une complémentarité des solutions, sans laisser personne sur le bord de la route : location de quatre voitures électriques en autopartage, sensibilisation à l'utilisation des transports en commun et plaidoyer auprès »

► À Crest, Lilia loue un vélo électrique à 4 euros par mois pour se rendre à son lycée : « *Une petite économie importante pour maman* ».

## FOCUS

### “FIN DU MOIS” CONTRE “FIN DU MONDE” ?

Peut-on être en situation de précarité ET « vivre écolo » ? Ou cela est-il totalement contradictoire ? « *Avant la préoccupation de la fin du monde, nous avons la préoccupation plus urgente de la fin du mois, c'est-à-dire comment je fais pour manger et payer mes factures* », lance d'emblée la Bretonne Marie-Annick qui, à 67 ans, a du mal à joindre les deux bouts avec sa toute petite retraite. « *Ce n'est pas par choix, mais par manque de moyens* », estime-t-elle, citant en exemple sa fille Anaëlle, au RSA et

qui a dû pour chercher du travail acheter une voiture Crit'Air 3, les autres, moins polluantes, étant trop chères. « *Attention, les habitudes des personnes précaires sont parfois aussi écologiques, mais par nécessité*, poursuit Marie-Annick, *car elles utilisent le moins possible le gaz et l'électricité pour baisser leurs factures*. » C'est ce dont témoigne elle aussi Isabelle, au RSA, qui vit dans le Loir-et-Cher : « *En étant économe, on trouve des astuces et ce sont des gestes écologiques : par exemple on interrompt l'eau de la douche, on*

*fait du covoiturage, on se prive de viande*. » Romain, 33 ans, qui gagne 700 euros par mois avec son travail à temps partiel à Besançon, veille aussi à réduire ses consommations et « *c'est à la fois bon pour la planète et pour [son] porte-monnaie* ». Ainsi, il aide un maraîcher en échange de légumes bio, fabrique ses produits d'entretien, marche ou se déplace en bus, et a décidé de se passer de frigo. Romain en est convaincu : « *Il est possible de revenir à plus de sobriété et, en même temps, à plus de solidarité*. » ■

# COMPRENDRE

» des pouvoirs publics, ou encore location d'une vingtaine de vélos électriques dont les tarifs évoluent selon les revenus : de 1 euro par jour à 1 euro par semaine. Lilia, 17 ans, loue ainsi un vélo électrique pour se rendre de son domicile à son lycée, situé à 12 km : « Le bus revient à 1 euro l'aller. Ou 16 euros l'abonnement mensuel, alors que le vélo nous coûte 4 euros par mois. C'est une petite économie importante pour maman », explique-t-elle. Quand la jeune fille rentre de cours ce jeudi-là, il fait déjà nuit : elle range le vélo dans le local de son HLM et court se mettre au chaud dans l'appartement où Clarisse, sa mère, l'attend avec un gâteau au citron. Avec deux enfants à charge, celle-ci touche, aides sociales comprises, environ 1 300 euros ; elle vient de lancer son activité de fabrication de savon. Mais l'achat d'un vélo électrique reste hors de ses moyens, malgré les aides : « Même d'occasion, ça me reviendrait à 900 euros, c'est inenvisageable », se désole Clarisse, qui doit bientôt arrêter sa location, car Dromolib souhaite faire bénéficier le plus de monde possible des vélos électriques. Que ce soit pour l'achat d'un vélo ou d'un véhicule électrique,

**IL SUBSISTE UN PROBLÈME D'ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE ET AUSSI UNE COMPLEXITÉ ADMINISTRATIVE AVEC CE MILLEFEUILLE DES AIDES.**

« Il subsiste un problème d'accessibilité financière, avec ce reste à charge et l'avance des frais », observe Daphné Chamard-Teirlinck, du Secours Catholique, « et aussi une complexité administrative avec ce millefeuille des aides. Il faudrait un guichet unique. »

Ces mêmes freins se retrouvent dans l'accessibilité à la rénovation énergétique. Les choses devraient toutefois évoluer, puisque Ma Prime Rénov' a été réformée le 1<sup>er</sup> janvier 2024, avec un renforcement de l'aide financière, qui peut désormais aller jusqu'à 70 % du montant des travaux pour les ménages modestes, et 90 % pour les plus modestes.

« Mais tant que demeure un reste à charge et plusieurs années de revenus à avancer, la rénovation des logements pour les plus modestes ne sera pas accessible », prévient Hadrien Legallet, chargé de projet Précarité énergétique au Secours Catholique, qui insiste également sur le nécessaire accompagnement des propriétaires du début à la fin du chantier, en raison de la complexité de la démarche. Et concernant les passoires thermiques occupées par des locataires, « il faut rendre opérationnelle la loi Climat et résilience qui interdit la location de passoires énergétiques d'ici 2025, estime encore le chargé de projet, à la fois en accompagnant les locataires pour faire valoir leurs droits et en aidant les bailleurs les plus modestes à rénover leur bien ».

## Une expérimentation alimentaire

Sanaa vit à Montpellier avec son mari et ses deux filles dans un studio mal isolé, qu'elle loue 530 euros par mois. D'origine algérienne, la famille est sans papiers et ne vit que du travail au noir du papa. « Les factures d'électricité sont élevées, il faut dire que j'allume toujours le chauffage car il fait un froid glacial, mais nous n'avons pas le choix. C'est comme pour l'alimentation : je dois me rendre aux distributions alimentaires, ce sont des conserves et ce n'est bon ni pour la santé, ni pour la planète,



CHRISTOPHE HARGOUËS / SCOF

► À Montpellier, Malika se félicite de pouvoir prendre le tramway et acheter sans « entretenir l'agro-industrie » avec la Caisse alimentaire commune.



CHRISTOPHE HARGUÈS / SCOP

mais c'est comme ça », témoigne Sanaa. Alors la jeune maman de 31 ans se réjouit d'avoir un coup de pouce de la Caisse alimentaire commune, une expérimentation lancée l'an dernier à Montpellier par "Territoires à VivreS". Le principe est simple : chacun des 350 adhérents cotise selon ses moyens et reçoit en échange 100 MonA (monnaie alimentaire), c'est-à-dire l'équivalent de 100 euros à dépenser dans 13 points de vente de produits alimentaires sains et écologiques. La Caisse alimentaire commune mobilise aussi le pouvoir d'agir des plus modestes, comme en témoigne le comité citoyen de 50 personnes (la moitié d'entre elles étant en situation de précarité) qui fait fonctionner la MonA et décide notamment du choix des partenaires de vente. Malika a rejoint le comité et en est fière : « On fait attention à ce que l'alimentation vendue chez nos partenaires soit bénéfique à la fois pour l'environnement et pour les agriculteurs et les salariés. La Caisse me redonne la légitimité de décider du système. » Pauline Scherer, sociologue pilotant l'expérimentation à Montpellier, est convaincue de la nécessité de réformer le système alimentaire : « Il y a urgence pour que les politiques aident plus l'agroécologie et changent de politique

agricole commune car celle-ci, aujourd'hui, favorise les grandes exploitations industrielles. » Cette transition écologique, si l'on veut qu'elle soit juste, va donc appeler à des changements systémiques d'envergure et des investissements d'ampleur. C'est d'ailleurs ce que reconnaît le rapport remis par les économistes Pisany-Ferry et Mahfouz ("Les incidences économiques de l'action pour le climat") à la Première ministre en 2023 : il préconise « une contribution des finances publiques avec une dette de l'ordre de 10 points de PIB en 2030, soit 300 milliards d'euros », « un redéploiement des dépenses fiscales brunes<sup>4</sup> » et « un accroissement des prélèvements obligatoires [qui] pourrait être assis sur le patrimoine financier des ménages les plus aisés ». Car finalement, la justice sociale n'est pas seulement dans l'accessibilité à la transition écologique, elle est aussi dans son financement. ■

▲ Grâce à la MonA, Sanaa peut acheter jusqu'à 100 euros de produits durables dans des magasins sélectionnés par le comité citoyen : « Je me sens considérée, ça fait du bien ! »

1. Le prénom a été modifié.  
 2. À ce jour, 11 métropoles ont passé le cap : 5 de manière contraignante (Paris, Marseille, Lyon, Strasbourg et Rouen) et 6 autres volontairement.  
 3. Auteur de "Quelques pistes pour concilier des objectifs sociaux, économiques et écologiques" dans la revue de l'OFCE, avec Laure Baratgin (202).  
 4. Dépenses fiscales concernant des activités qui ont un impact défavorable pour l'environnement (exonération fiscale pour gazole non routier...).

## L'ENTRETIEN

### « SI LA TRANSITION N'EST PAS JUSTE, ELLE N'EST PAS ACCEPTABLE. »

Quelles politiques publiques faut-il mettre en œuvre pour aller vers une transition écologique juste ? Comment renforcer l'accessibilité des mesures aux plus précaires ? Faut-il passer par la contrainte ? Et quid des financements ? Entretien avec **Pascal Canfin**, Eurodéputé Renaissance et président de la commission Environnement du Parlement européen.

PROPOS RECUEILLIS PAR **CLAIRE BRUNEL** ET **CÉCILE LECLERC-LAURENT**

## PARCOURS

### PASCAL CANFIN

**1974**

Naissance

**2012-2014**

Ministre délégué au Développement (en tant que membre d'Europe Écologie-Les Verts)

**2016-2019**

Directeur général de WWF

**2019-2024**

Eurodéputé pour Renaissance (ex République en marche).

### CLAIRE BRUNEL

**1967**

Naissance

**2019**

Tombe dans la précarité après un AVC.

**2020**

Rencontre le Secours Catholique *via* des paniers solidaires et s'investit dans le "développement du pouvoir d'agir" des plus précaires.

**Claire Brunel** : J'utilise beaucoup ma vieille voiture, je vois bien que je pollue, mais je n'ai pas le choix ! Acheter une voiture électrique m'est impossible, c'est hors budget avec mon RSA. Même pour un vélo électrique, il me resterait à charge 70 euros par mois durant trois ans. Les aides existent, mais elles sont inaccessibles aux plus précaires. Ne faudrait-il pas réduire encore le reste à charge ?

**Pascal Canfin** : Il faut mettre à la fois l'enjeu écologique et l'enjeu social sur la table. C'est notre responsabilité à nous, producteurs de politiques publiques, de construire des solutions en vue de diminuer les prix des alternatives plus écologiques pour les plus précaires. Dans le même ordre d'idées, nous travaillons avec les industriels de l'automobile pour qu'il y ait des voitures électriques au même prix à l'achat que les voitures diesel ou essence. Néanmoins, qu'elles soient thermiques ou électriques, les voitures neuves sont pour l'instant inaccessibles à l'achat pour les plus modestes. Par conséquent, il faut encourager le déploiement d'un marché de l'occasion des voitures électriques à prix abordable.

Nous mettons cela en place actuellement, en insistant sur le fait qu'il faut équiper les véhicules de batteries performantes avec des durées de vie longues. Nous travaillons également à faciliter le leasing social pour le rendre accessible exclusivement aux plus modestes et faire en sorte que les ménages puissent, pour le même prix que leur budget mensuel d'essence ou de diesel, passer à du zéro émission avec un véhicule neuf. La France est le premier pays à mettre en place ce dispositif dans l'Union européenne. En quelques jours, il y a eu 80 000 demandes sur le site du ministère. C'est un succès ! Mais nous voulons que ce leasing vise à acheter des voitures produites en Europe. C'est une tension de la transition écologique qu'il faut absolument prendre en





main : protéger la planète mais en faire aussi bénéficier nos industries et la création d'emplois.

**Cécile Leclerc-Laurent :** Prenons les aides à la rénovation énergétique : même si, en 2024, le reste à charge n'est plus que de 10 % pour les plus modestes, il s'élève encore à 5 000 voire 10 000 euros, ce qui est trop pour leur budget. Ne faudrait-il pas aussi mettre en place une avance de frais ?

**P.C. :** Tout d'abord, en ce qui concerne les locataires, il faut des dispositifs qui obligent les propriétaires à rénover. Cela permet de faire baisser les factures d'énergie de leurs locataires de plusieurs milliers d'euros par an. Accélérer la rénovation des passoires thermiques est donc une politique sociale.

Quant aux propriétaires modestes, la réforme de Ma Prime Renov' se concentre désormais sur les ménages qui vivent sous le revenu médian, soit la moitié la moins aisée

“

**EN MATIÈRE DE RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE, IL FAUT ALLER JUSQU'AU ZÉRO RESTE À CHARGE POUR LES PROPRIÉTAIRES QUE NOUS AURONS CIBLÉS.**

”

des Français. Néanmoins, je pense qu'il faut aller jusqu'au zéro reste à charge pour les propriétaires modestes qu'on aura ciblés. Car même s'il ne reste que 10 % de la dépense

à leur charge, les volumes financiers dont on parle sont tels qu'il est impossible pour eux d'y faire face. Cela implique à mon avis une obligation, même si elle n'est pas populaire, et un accompagnement financier pour que cette obligation soit acceptable. Il faut les deux piliers : si vous accompagnez sans obliger, vous ne tenez pas les objectifs de réduction des émissions. Et si vous obligez sans accompagner, ça bloque en termes d'acceptation.

**C.L.-L. :** Mais certaines mesures coercitives impactent directement les plus précaires, par exemple les ZFE-m, les zones à faibles émissions-mobilité. À terme, on risque aussi d'aller vers l'interdiction des chaudières à gaz. Comment limiter la casse pour les plus pré- >>>

# COMPRENDRE



XANIER SCHNEBEL / SGGF

» caïres qui n'ont pas toujours d'alternative ?

**P.C. :** Le coût d'entrée pour changer sa chaudière et aller vers une pompe à chaleur est de plusieurs milliers d'euros. On passe ainsi du gaz qui émet du CO<sub>2</sub> à de l'électricité qui est, en France, soit nucléaire soit renouvelable, donc zéro émission. En revanche, le coût d'entrée de la rénovation globale d'un logement est de plusieurs dizaines de milliers d'euros : c'est donc difficile pour une personne d'isoler sa maison pour un budget de 30 000 euros alors que son bien en vaut 100 000 ! Mais nous pouvons subventionner le passage d'une chaudière à gaz vers une pompe à chaleur électrique, voire aller vers l'obligation de ce changement. On peut là aussi, pour ce passage, cibler les ménages les plus précaires avec zéro reste à charge. Faisons-le : même si on ne peut pas tout faire pour le moment en termes de rénovation globale, toutes les avancées sont bonnes à prendre pour le climat et pour le pouvoir d'achat.

**C.L.-L. :** Concernant les ZFE-m, ne faudrait-il pas mieux accompagner

au changement de mobilité avant de contraindre ?

**P.C. :** Tout le monde a voté pour les ZFE-m, mais maintenant qu'il s'agit de les mettre en pratique, tout l'échiquier politique constate que cette politique peut être contre-productive d'un point de vue social. Je ne suis pas un défenseur des ZFE-m parce que le concept même est inégalitaire et me pose un problème. Cela dit, il est louable et absolument nécessaire de mener des politiques de réduction de la pollution de l'air : c'est un enjeu de santé publique mais aussi de justice sociale, puisque la pollution touche les populations les plus précaires et les plus fragiles. Il faut donc accompagner systématiquement les personnes aux revenus inférieurs, mais aussi celles qui ont la nécessité de prendre la voiture et qui sont vulnérables. Mais si vous faites le choix individuel de la voiture, alors qu'il y a le métro ou le RER, donc qu'une alternative existe, pourquoi la puissance publique devrait-elle vous subventionner alors qu'elle paie déjà le RER ? Si, à l'inverse, il n'existe pas d'alternative, pourquoi la puissance publique vous taperait-elle sur les doigts alors que vous n'avez pas le

choix ? Il faut croiser ces deux critères – revenu et vulnérabilité – pour que le système soit à la fois efficace et juste.

**C.B. :** Concernant les mobilités, je pense aussi qu'il faudrait aller vers des alternatives à la voiture. Personnellement, j'aimerais prendre le bus mais à 6 heures du matin, il n'y en a pas. Ne faudrait-il pas développer les transports en commun ?

**P.C. :** Je ne pense pas que la réponse soit de massifier les transports en commun sur tout le territoire. Il n'y aura jamais de bus pour tout le monde à toutes les heures dans les zones rurales. Cela nous coûterait collectivement une fortune ! L'enjeu, c'est plutôt de vous accompagner d'un point de vue individuel : est-ce avec un chèque transports ? L'accessibilité à la voiture électrique en leasing ? Un transport collectif à la demande ? Tout dépend de votre situation personnelle. Mais la difficulté, en France, réside dans le fait que nos administrations sont segmentées et qu'il y a un millefeuille territorial. Je suis pour un guichet unique, c'est-à-dire une interface avec des personnes dont la seule fonction serait de trouver la meilleure solution mobilité à un coût raisonnable selon votre besoin. Il faut individualiser au maximum les solutions, et ce n'est pas aux citoyens de gérer la complexité des administrations.

**C.B. :** L'alimentation bio est trop chère pour moi. Avec les paniers solidaires au Secours Catholique, j'ai pris conscience aussi de la précarité des producteurs agricoles, et du fait que notre système agro-alimentaire est problématique. N'y a-t-il pas urgence à le changer ? Comment faire pour avoir une politique agricole commune (PAC) plus soucieuse de l'environnement ?

**P.C. :** Nous avons réformé la PAC en 2020 pour y introduire une conditionnalité environnementale systématique. Pour que les agriculteurs aient 100 % de leurs aides, ils doivent choisir dans un panier d'actions favorables à l'environnement : réduire les pesticides, passer au bio, stocker du carbone dans les sols, etc. Sinon ils peuvent perdre jusqu'à 20 % de leurs aides. C'est un premier pas important.

Par ailleurs, il existe un problème dans le système de la distribution. Regardons de près un produit bio, par exemple une tomate : lorsqu'elle sort de la ferme, elle est un peu plus chère qu'une tomate non bio, mais pas beaucoup plus. Or, au final, son prix de vente en magasin est nettement plus élevé car le mécanisme de transmission des prix de chaque acteur économique lors de la chaîne de distribution repose sur une logique de pourcentage et de marge cumulée. Je pense donc qu'il faut réformer ce système et revenir à une logique de valeur absolue. Il n'y a aucune raison qu'une grande surface gagne plus d'argent lorsqu'elle vend une tomate bio,

par rapport à une tomate conventionnelle. C'est inégalitaire et inflationniste pour les bons produits. Et l'agriculteur ne touche pas un centime de plus !

**C.L.-L. :** N'a-t-on pas l'obligation de faire de la lutte contre la pauvreté une condition de la transition écologique ?

**P.C. :** Si la transition n'est pas juste, elle n'est pas acceptable et se heurtera au fait qu'elle ne sera

“  
**IL FAUT INDIVIDUALISER  
AU MAXIMUM  
LES SOLUTIONS ET  
METTRE EN PLACE  
UN GUICHET UNIQUE.**  
”

plus soutenue. C'est pour cela que des mesures symboliques sont importantes. Par exemple, obliger les jets privés à avoir des vols zéro émission de CO<sub>2</sub>. Cela coûtera plus cher à l'utilisateur, mais c'est un public qui a les moyens de payer et cela accélère l'innovation pour tous

ensuite. Si celui qui a les moyens de payer plus est soumis à cette contrainte spécifique supplémentaire, le reste devient plus acceptable. Je regrette qu'on ne l'ait pas fait jusque-là. Regardez : le dispositif Covid a globalement été bien accepté parce que tout le monde y était soumis, sans exception. Le fait que la transition écologique soit juste est la clé de son déploiement à grande échelle.

**C.L.-L. :** Venons-en au financement : ne faudrait-il pas taxer les plus aisés pour financer cette transition écologique ? Faut-il une taxation carbone ?

**P.C. :** La transition doit être juste à la fois dans les solutions apportées et dans son mode de financement. La taxation carbone a été mise en place pour les industries, les armateurs, l'aviation. Aujourd'hui, dans l'UE, les entreprises payent le CO<sub>2</sub>. Mais je ne suis pas favorable à l'instauration d'une taxe carbone pour les ménages, car « par construction », c'est injuste, un peu comme les ZFE-m. Ce n'est pas le bon outil. Je pense qu'il faudrait plutôt une fiscalité exceptionnelle sur le patrimoine, le revenu ou le capital des plus aisés. C'est la proposition de Pisani-Ferry. Avec cette fiscalité, vous renforcez la capacité d'acceptabilité parce que tout le monde est mis à contribution et en particulier les plus aisés. Je pense pour ma part qu'il faut le faire à l'échelle européenne, pour éviter que les plus riches partent dans les pays voisins avec leurs patrimoines. Dans l'UE, une telle fiscalité exceptionnelle rapporterait plusieurs dizaines de milliards d'euros et pourrait financer des mesures concrètes de la transition écologique. Et si ce n'est pas possible, testons-la au niveau national en France. ■



XAVIER SCHWEBEL / SCDF

## COMPRENDRE



ICI ET LÀ-BAS

# COMPENSER LE CARBONE, UNE SOLUTION AU DÉTRIMENT DES PAYS DU SUD

À défaut de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de nombreuses entreprises compensent du carbone. Cette solution a aussi des impacts sur les populations pauvres des pays du Sud, qu'elle prive de leurs droits fonciers et de leurs moyens de subsistance. Exemple au Congo-Brazzaville.

PAR **CÉCILE LECLERC-LAURENT**

**D**epuis deux ans et demi, TotalÉnergies plante des arbres sur les plateaux Batéké dans le nord du Congo-Brazzaville, sur une superficie de 38 000 ha. Le but : séquestrer le carbone et compenser ses émissions, dans le cadre d'un projet nommé BaCaSi. « Avant je cultivais du manioc, ici. BaCaSi a pris nos champs sans nous informer. Je ne peux

plus vendre de manioc au marché, j'ai perdu de l'argent. », s'insurge Christine, une habitante. À l'automne dernier, une étude commune du Secours Catholique, du CCFD-Terre solidaire et de la commission diocésaine Justice et paix (CDJP) de Pointe-Noire<sup>1</sup> a révélé que les agriculteurs et les populations autochtones de la région avaient ainsi été privés de leurs terres agricoles les dépouillant de leurs moyens de

### AVIS D'ACTEUR

**BENOÎT-XAVIER LORIDON**, DIRECTEUR DE L'ACTION ET DU PLAIDOYER INTERNATIONAL AU SECOURS CATHOLIQUE

## « LA QUESTION DE LA JUSTICE EST PRIMORDIALE DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE »

« **C**et exemple du Congo-Brazzaville illustre bien le fait que nos politiques climatiques ont des impacts sur les plus précaires également au Sud. TotalÉnergies a délibérément choisi de reforester au Congo car la législation y est moins stricte. L'entreprise a mis en œuvre là-bas ce qu'elle ne pouvait pas faire ici en France. Cela nous montre qu'une transition écologique sans conscience peut aggraver les inégalités dans le monde, à savoir appauvrir encore plus les plus pauvres et continuer à enrichir les plus riches. Pour le Secours Catholique,

la question de la justice est primordiale dans la mise en œuvre de la transition écologique. Il va falloir travailler à concilier sérieusement transition écologique et justice sociale. Prenons un autre exemple dans le domaine du développement : les villes d'Asie ou d'Afrique explosent avec l'exode rural, mais les mesures actuelles – d'accès à l'électricité, par exemple – sont centrées sur les populations urbaines privilégiées. Les plus pauvres sont laissés de côté, alors qu'il faudrait commencer par eux pour concevoir un développement durable. La

contrainte du changement climatique qui s'impose à l'échelle globale est l'occasion ou jamais de penser un système plus égalitaire dans le monde. Car une transition écologique juste passe par un changement de système. Concernant l'alimentation, par exemple, nous voyons avec nos partenaires qui soutiennent des projets d'agroécologie au Sud qu'il est indispensable de relocaliser la production et d'aller vers plus de solidarité. Nous devons jouer sur les échelles et tendre vers une transition écologique juste, aux niveaux locaux, en France comme à l'international. » ■



## DES OUTILS POUR COMPRENDRE

subsistance. Or les populations déclarent ne pas avoir été consultées en amont du projet, ni associées à son élaboration. La complexité du droit foncier en Afrique n'a pas aidé. Isaïe, par exemple, ne possède pas de titre foncier écrit mais il a hérité oralement de la terre de ses aïeux : « *BaCaSi a pris mes champs de 320 ha et y a planté des arbres. Je n'ai jamais été indemnisé pour cela. Je ne peux plus louer mes terres aux agriculteurs et je n'arrive plus à payer la scolarité de mes sept enfants.* » Le projet BaCaSi a ainsi des impacts sociaux négatifs, plongeant des populations déjà vulnérables dans la grande précarité. Brice Mackosso, de la CDJP Pointe-Noire, ne décolère pas : « *TotalÉnergies, qui est au Congo-Brazzaville depuis soixante-dix ans pour extraire du pétrole, ne pouvait pas ignorer le problème de gestion foncière de notre pays, observe-t-il. Les multinationales se cachent ainsi derrière la faiblesse des États du Sud.* »

### Un nouvel extractivisme ?

Alain Katsenty, chercheur au Cirad, évoque par ailleurs le fait que la plantation d'arbres, n'est pas convaincante en termes de performance : « *D'un point de vue scientifique, cette solution ne peut en aucun cas assurer la compensation carbone. Il n'y a aucune garantie que l'arbre reste vivant dans le futur.* » La compensation carbone serait-elle du greenwashing, alors que l'urgence climatique impose de réduire avant tout nos émissions de gaz à effet de serre à la source ? D'autant plus questionnable si elle se fait au détriment des populations du Sud. « *Avec ces politiques de compensation carbone, les pays du Nord imposent une nouvelle forme d'extractivisme. Pendant longtemps et jusqu'à aujourd'hui, on a acheté aux pays du Sud du carbone à déstocker (le pétrole) ; maintenant on achète du carbone stocké (des plantations et/ou des forêts primaires), avec le risque de déposséder les populations de leurs droits sur les écosystèmes* », alerte le sociologue Pierre-Louis Choquet, de l'Institut de recherche pour le développement. Et le risque de reproduire un mode de développement colonial afin que les populations du Sud gèrent les émissions du Nord. ■

## À LIRE



### Encore des patates!? Pour une sécurité sociale de l'alimentation

Avec les dessins de Claire Robert, un outil pédagogique de découverte des enjeux et du projet de sécurité sociale de l'alimentation en bande dessinée.

[www.securite-sociale-alimentation.org](http://www.securite-sociale-alimentation.org)

## À LIRE EN LIGNE

### “Les incidences économiques de l'action pour le climat”

Rapport de Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz, France stratégie, mai 2023.

[bit.ly/rapportPisani](http://bit.ly/rapportPisani)



### “Transition énergétique: solutions solidaires”

Rapport de l'Institut Montaigne rédigé par Benjamin Fremaux et Marin Gillot, juin 2022.

[bit.ly/RapportMontaigne](http://bit.ly/RapportMontaigne)



### “La transition est-elle accessible à tous les ménages?”

Étude de l'Institute for Climate Economics I4CE, Charlotte Vaillès, Dr Louise Kessler, Sirine Ousaci, octobre 2023.

[bit.ly/RapportI4CE](http://bit.ly/RapportI4CE)

### “Réussir une transition écologique juste. Pour faire de l'écologie un projet d'émancipation avec l'ESS”

Étude du Labo de l'économie sociale et solidaire, qui analyse les façons dont l'économie sociale et solidaire contribue dès aujourd'hui à une transformation économique et sociétale vers une société juste et durable.

[bit.ly/EtudeESSC](http://bit.ly/EtudeESSC)

**À suivre au printemps 2024 :** le rapport du CNLE sur l'impact social de l'écologie.

**À retrouver sur [www.cnle.gouv.fr](http://www.cnle.gouv.fr)**

1. Lire le rapport ici : [bit.ly/compensationCarboneSC](http://bit.ly/compensationCarboneSC)

C'EST QUOI LA FRATERNITÉ ? UN SYMBOLE, UNE DEVISE GRAVÉE DANS LA PIERRE, UNE BELLE IDÉE DE L'HUMANITÉ QUI NOUS REND FIER. MAIS ÇA NE DOIT PLUS RESTER UNE PROMESSE EN L'AIR, LA FRATERNITÉ MAINTENANT, IL FAUT LA FAIRE. ET CE N'EST PAS FACILE. LA FIN DE LA PAUVRETÉ N'EST PAS POUR DEMAIN, ON NE VA PAS SE MENTIR. MAIS LAISSER FAIRE, LAISSER TOMBER, CE SERAIT ENCORE PIRE. ALORS IL FAUT POUVOIR REGARDER EN FACE CEUX QUI NE TROUVENT PLUS LEUR PLACE, LEUR DIRE QU'ON EST TOUS SOLIDAIRES, QUE ÇA POURRAIT ÊTRE NOUS DANS LA GALÈRE. ALORS C'EST QUOI LA FRATERNITÉ ? UN ENFANT QU'ON ACCOMPAGNE DANS SA SCOLARITÉ ? UNE GRAND-MÈRE QUI SE SENT UTILE ET AIMÉE ? UN COIN DE TERRE, UN BOUT DE JARDIN OÙ ON PEUT ENCORE SE SENTIR BIEN ? UNE MAIN QUE L'ON TEND DANS LES CRISES ET LES TEMPÊTES ? UN LARGE SOURIRE QUI DIT « C'EST BON, ÇA Y EST, VOUS Y ÊTES » ? OU LA CHALEUR D'UN BON CAFÉ POUR SE POSER, POUR TOUT RACONTER ? C'EST TOUT ÇA LA FRATERNITÉ, C'EST REFUSER LES INÉGALITÉS OU LA PRÉCARITÉ. PEU IMPORTE CE QU'ON FAIT OU CE QUI NOUS Pousse À LE FAIRE, L'IMPORTANT EST D'AGIR, DE MONTRER QU'ON EST TOUS FRÈRES. MÊME SI C'EST PEU, MÊME SI CE N'EST PAS TOUT LE TEMPS, LE JOUR OÙ VOUS COMMENCEREZ SERA TOUJOURS LE BON MOMENT. VOUS PENSEZ QUE LA FRATERNITÉ NE VA RIEN RÉGLER ? NOUS, ON PROPOSE JUSTE UN TRUC : ET SI ON ESSAYAIT ? PARCE QU'IL SUFFIRAIT QU'ON LE DÉCIDE, VOUS, NOUS, MAINTENANT ET ÇA CHANGERAIT LA VIE DE MILLIONS DE GENS.

# LA FRATERNITÉ N'EST PAS UNE PROMESSE EN L'AIR, C'EST UNE RÉVOLUTION ET ENSEMBLE ON PEUT LA FAIRE.

REJOIGNEZ LA  
**#REVOLUTIONFRATERNELLE**  
[revolutionfraternelle.org](http://revolutionfraternelle.org)

