

## ACCEPTER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Les mesures en faveur de l'environnement se raréfient, en France comme dans le monde. Comment y remédier ?

# Théodore Tallent

« Sur l'écologie, il n'y a pas de "backlash" citoyen, mais bien un "backlash" politique »

Selon le politiste, les Français ne sont hostiles aux mesures écologiques que lorsque les efforts demandés ne sont pas également répartis

### ENTRETIEN

**D**octorant au Centre d'études européennes et de politique comparée à Sciences Po et enseignant en science politique, Théodore Tallent est spécialiste du *backlash* [« retour de bâton »] écologique et de l'acceptabilité de la transition, notamment hors des grandes métropoles. Il collabore avec des think tanks, des ONG et des décideurs publics, en France et à travers l'Europe.

**La pétition réclamant l'abrogation de la loi Duplomb, signée par plus de 2 millions de Français, a pris de court les politiques. Comment expliquer ce succès historique ?**

La loi Duplomb répond à la demande de l'agro-industrie, un secteur bien organisé, qui a des relais politiques importants. C'est ce qui explique que la loi ait pu passer tout en étant impopulaire – selon un sondage mené par l'institut Cluster17 et publié par *La Tribune Dimanche*, 61 % des Français sont défavorables à cette loi, dont 46 % qui se disent très défavorables.

Et si elle a ensuite suscité un rejet citoyen aussi massif, à l'origine de la deuxième pétition la plus signée de l'histoire française, c'est non seulement parce qu'elle est perçue comme nocive pour l'environnement, mais aussi parce qu'elle touche à la santé des gens, un sujet hautement sensible et inflammable. En effet, avant sa censure partielle par le Conseil constitutionnel en août, la loi devait réautoriser l'acétamipride, ce pesticide de la famille des néonicotinoïdes, qui représente un risque pour les consommateurs.

**Cette pétition est-elle le symptôme de ce que la secrétaire nationale des Écologistes, Marine Tondelier, appelle un « backlash du backlash » écologique ?**

Pas exactement. Car il n'y a jamais eu à proprement parler de « backlash » écologique citoyen, ni en France ni ailleurs en Europe : selon un sondage Ipsos de 2024, 57 % des Français considèrent que la France doit en faire davantage dans la lutte contre le changement climatique, contre seulement 16 % qui pensent qu'elle ne doit pas (le reste ne sait pas) ; de même, au Royaume-Uni, ils sont 59 % à considérer que leur pays doit être plus ambitieux, et 62 % en Espagne.

En revanche, il y a bien un « backlash » politique, porté par la droite et l'extrême droite, qui espèrent polariser l'opinion autour de la question et qui se font le porte-voix de certains intérêts économiques. De fait, les reculs politiques se sont multipliés récemment : en Europe, avec le détricotage du pacte vert, aux États-Unis,

avec le programme antiécologique de Donald Trump, et en France avec la loi Duplomb, la suppression des zones à faibles émissions (ZFE), le moratoire sur les éoliennes et le photovoltaïque, la baisse des budgets... La pétition s'inscrit dans un mouvement de résistance citoyenne à ce « backlash » politique dont il faut, par ailleurs, relativiser la portée, car son impact est essentiellement symbolique et, semble-t-il, éphémère – nous sommes déjà passés à autre chose.

**Vous dites qu'il n'y a pas de « backlash » antiécologiste citoyen. Mais comment expliquer que les signes de mécontentement se soient multipliés ces dernières années en France et en Europe, des « bonnets rouges » aux « gilets jaunes », en passant par l'opposition à certaines mesures, comme la limitation à 80 km/h sur les routes ?**

Il ne faut pas comprendre l'opposition à certaines politiques climatiques comme une opposition générale à la politique climatique. C'est l'erreur que font de nombreux décideurs politiques, qui devraient, au lieu de tourner le dos à l'écologie, veiller à rendre acceptable socialement chaque mesure environnementale qu'ils proposent. Dans mes travaux, je me nourris à la fois de sondages et d'entretiens pour déterminer ce qui bloque et ce qui favorise cette acceptabilité. La question de la distribution des coûts et bénéfices des politiques écologiques est le sujet qui revient le plus. Quand les coûts d'une politique sont inégalement répartis, pour qu'elle soit acceptée malgré tout par les premiers concernés, les décideurs doivent mettre en place des mécanismes de compensation et accompagner les changements.

**Avez-vous des exemples ?**

Des chercheurs italiens ont montré qu'à Milan, l'instauration des ZFE a gonflé le vote pour le parti d'extrême droite la Ligue (Lega), en 2019, sauf dans les communes limitrophes, où des aides sérieuses avaient été mises en place pour les citoyens qui voulaient changer de voiture. Autre exemple : une équipe de chercheurs s'est penchée sur les programmes sociaux adoptés par le Parti socialiste ouvrier espagnol pour soutenir localement les travailleurs touchés par l'élimination progressive des mines de charbon. Ils ont montré qu'en 2019, grâce à ces programmes, le parti a enregistré des succès électoraux dans les municipalités minières.

**Dans l'une de vos enquêtes, vous vous êtes intéressé au rôle d'une justice d'ordre plus symbolique. De quoi s'agit-il ?**

Avec deux autres doctorants du Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po, Malo Jan et Luis Sattelmayer, nous avons montré que l'exemplarité des élites, à la fois économiques et politiques, était un levier majeur d'acceptabilité des politiques climatiques. Plus précisément, nous avons interrogé 2 641 personnes sur deux mesures sensibles : la limitation de la vitesse à 110 km/h sur l'autoroute et l'interdiction des vols intérieurs si une alternative en train de moins de cinq heures existe. Elles ont été plébiscitées par respectivement 49 % et 80 % des sondés, mais ces chiffres s'élèvent quand on y adjoint une mesure « symbolique » : sur la limitation de la vi-



**L'EXEMPLARITÉ DES ÉLITES, À LA FOIS ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES, EST UN LEVIER MAJEUR D'ACCEPTABILITÉ DES POLITIQUES CLIMATIQUES**



YANN LEGENDRE

tesse, le soutien bondit à 75 % quand les ministres font leur part d'efforts, et à 74 % quand les riches doivent renoncer à leur jet privé. Sur les vols intérieurs, l'adhésion s'élève à 86 % si les politiques sont contraintes de prendre également le train et à 83 % si les jets sont interdits.

C'est une question de cohésion sociale dans un monde où la défiance envers les élites est grande – selon l'enquête de Cluster, 17,76 % des Français considèrent que « la sobriété énergétique est imposée au peuple, mais pas aux élites ». Sans surprise, les voyages en jet de Jean Castex puis de Gabriel Attal, lorsqu'ils étaient premier ministre, avaient fait polémique. D'ailleurs, le constat ne se limite pas à l'écologie : le train de vie de François Bayrou à Matignon avait été critiqué en juin, en période de restrictions budgétaires et alors que le premier ministre demandait, je cite, « un effort à tous les Français sans exception ».

**Y a-t-il d'autres facteurs susceptibles de favoriser le soutien aux mesures écologiques ?**

Oui, un autre paramètre est essentiel : la territorialisation des mesures. Quand, sur le terrain, je mène des entretiens, les personnes que je rencontre me parlent d'agriculture dans les zones rurales, d'algues vertes et de pollution liée aux élevages porcins en Bretagne. Dans les zones périurbaines, on me parle de « transports, transports, transports ». Et, en Lorraine, c'est la crainte d'une perte d'emploi qui focalise l'attention, du fait de l'histoire industrielle de cette région, qui voit aujourd'hui son nombre d'emplois salariés baisser. En somme, il faut adapter la transition aux problématiques locales concrètes des habitants. Bien sûr, tout ne peut pas être géré au niveau local, mais il peut y avoir un principe de subsidiarité, comme c'est le cas au niveau européen.

Ce n'est pas un hasard si 80 % des Français veulent que le maire dispose de plus de pouvoirs pour agir en faveur de l'environnement, d'après un sondage Ipsos d'avril. De fait, les maires se révèlent parfois très efficaces : à Ungersheim, dans le Haut-Rhin, c'est le volontarisme du maire qui, grâce à sa sensibilité écologique, a permis de transformer son village en modèle d'avenir. Cantines bio, autonomie énergétique et alimentaire, sanctuaire de biodiversité : la commune a été pionnière des avancées environnementales.

Par ailleurs, j'identifie aussi un autre facteur pour favoriser l'acceptabilité : la participation des citoyens. C'était l'enjeu de la convention citoyenne pour le climat, cette assemblée de volontaires tirés au sort en 2019, qui aurait pu être une immense réussite si les propositions des citoyens avaient été fidèlement retrasmises dans la loi. À noter que la participa-

tion au niveau local est particulièrement efficace. Par exemple, en Bretagne, les premiers parcs éoliens gérés à 100 % par les habitants ont connu un certain succès. Ils ont permis d'éviter les réflexes « Nimby », *not in my backyard* [« pas dans mon jardin »] : les projets n'ont connu aucun recours en justice, un fait rare !

**En réunissant tous ces facteurs, un programme écologique serait-il populaire ?**

Oui, à condition qu'un discours adapté l'accompagne. En particulier, il est important d'évoquer la transition en des termes positifs, en insistant sur les « cobénéfices » : au-delà de l'effet en faveur du climat, il y a aussi des retombées positives sur la santé, l'emploi, la souveraineté...

**Dès lors, comment expliquer que les partis politiques, à gauche notamment, ne parlent pas davantage d'écologie ?**

L'écologie tend à passer au second plan, car nous sommes dans une période de forte polarisation et d'incertitude, peu propice aux politiques de long terme. Le contexte international est menaçant et, sur le plan national, on frôle la crise politique, sociale et économique. L'autre problème, c'est que les partis de gauche semblent un peu tétanisés devant l'offensive antiécologiste de la droite et de l'extrême droite : ils craignent d'être impopulaires s'ils parlent d'écologie. C'est, à mon sens, une erreur.

**L'été a été marqué par la canicule en France et par des incendies partout en Europe, remplaçant pour un temps la question écologique au cœur de l'actualité. Les conséquences concrètes du changement climatique, qui ne cessent de s'accroître, sont-elles susceptibles d'accroître le soutien citoyen à l'écologie et la pression sur les politiques ?**

Non... Elles peuvent susciter un regain d'intérêt et d'inquiétude, mais il est rarement durable. Et, surtout, il ne bénéficie pas toujours aux partis écologistes : après les inondations destructrices d'octobre 2024 en Espagne, qui ont fait 235 morts, dont 227 à Valence, le parti d'extrême droite climatocéphale Vox a vu sa popularité augmenter. De même, la ville de Blendecques, dans le Pas-de-Calais, a subi des inondations à répétition liées au dérèglement climatique, au point que des maisons ont dû être rasées, et pourtant cela semble avoir bénéficié au Rassemblement national. C'est ce que la sociologue américaine Kari Marie Nordgaard appelle « vivre dans le déni ». Pour en sortir, il faut proposer des solutions concrètes, qui améliorent la vie des gens, tout en dessinant un horizon désirable. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR ARIANE FERRAND