

Vers des politiques publiques environnementales plus justes socialement

**Livrable de fin de contrat Cifre
Ellora Frémaux Miguel**

Vers des politiques publiques environnementales plus justes socialement

Livrable de fin de contrat Cifre Ellora Frémaux Miguel

Thèse : *Perception de justice et acceptabilité des politiques publiques environnementales de la Ville de Paris.* Ellora Frémaux Miguel, encadrée par Noam Marseille à la Direction de la transition écologique et du climat de la Ville de Paris, sous la direction de thèse de Virginie Bonnot au Laboratoire de Psychologie Sociale de l'Université Paris Cité.

Coordination éditoriale : Mission recherche et transition socio-écologique, Direction de la transition écologique et du climat : Noam Marseille, Elodie Doan Van.

Rédaction du volet recherche : Ellora Frémaux Miguel, Direction de la transition écologique et du climat de la Ville de Paris et Laboratoire de Psychologie Sociale de l'Université Paris Cité.

Relecture scientifique : Elisa Vecchione, Dr., Analyste des politiques publiques auprès du Centre commun de Recherche de la Commission Européenne.

Rédaction du volet Ville : Mission recherche et transition socio-écologique, Direction de la transition écologique et du climat, avec la contribution de :

- **Direction de l'environnement et des espaces verts, Division alimentation durable :** Magali Massot, Muriel Bagni-Couthenx, Denis Volle-Frontera, Bastien Maliar, Augustin Calais, Miléna Hubert-Doumerc
- **Direction de la voirie et des déplacements, Observatoire des Mobilités :** Clément Sermondadaz, Mélanie Gidel, Antoine Leydier, Fernande Ntsame-Abegue
- **Direction de la transition écologique et du climat**



Contexte

de la recherche

Plus de 80% des Français-e-s considèrent que leur territoire sera obligé de prendre des mesures importantes dans les décennies à venir pour s'adapter au changement climatique, selon le rapport annuel 2021 du Haut Conseil pour le Climat. Face à ce défi et à l'ensemble des enjeux environnementaux auxquels nous faisons face, construire des réponses adaptées et acceptables pour la population est un gage d'efficacité des politiques publiques.¹ Il apparaît donc important d'étudier comment les personnes concernées perçoivent ces mesures et comment elles jugent de leur acceptabilité, tout en prêtant attention aux spécificités de leur territoire et aux réalités sociales qui y ont cours.² Et, puisque les perceptions dépendent du contexte et de la population interrogée,³ il est pertinent de questionner les déterminants de l'acceptabilité en interrogeant les individus sur un sujet qui les concerne et leur paraît concret.

Cette recherche s'inscrit dans l'ambition de la Ville de Paris de mener une transition socio-écologique plus juste, placée au cœur du Plan Climat 2024-2030. Cet enjeu est d'autant plus important que 66% des Français-e-s se déclarent prêt-e-s à changer leur mode de vie afin de lutter contre le dérèglement climatique, à condition que cet effort soit partagé de manière juste entre tous les membres de la société.⁴

Des enquêtes nationales ont d'ores et déjà pu apporter un éclairage concernant les attitudes des Français-e-s vis à vis de différents types de politiques environnementales. Ainsi, les politiques environnementales visant les comportements individuels semblent relativement moins acceptées que celles visant par exemple à adopter de nouveaux modes de production d'énergie.⁵ D'autre part, limiter la consommation de viande et se déplacer à vélo sont des habitudes encore relativement peu adoptées, comparativement à d'autres comme le tri des déchets.⁶ Les mesures politiques qui impactent les comportements pourraient donc être particulièrement liées à des enjeux d'acceptabilité.

Cette recherche vise à analyser les perceptions des Parisiens et Parisiennes à partir de l'étude de quatre politiques publiques environnementales locales et concrètes portées par la Ville de Paris. Sur base d'une revue de la littérature scientifique contextualisée, elle met en lumière les éléments les plus importants à prendre en compte afin de construire des politiques publiques qui seront perçues comme plus justes et acceptables. Elle vise également à déterminer si les éléments qui impactent le plus l'acceptabilité diffèrent en fonction de la nature de la politique (plutôt coercitive ou volontaire).

[1] Conseil économique, social et environnemental, 2022


[2] Duran, 2018

[3] Navarro, 2022

[4] ADEME 2021

[5] Obs'COP, 2022

[6] ADEME, 2022



Les quatre politiques environnementales retenues ont été sélectionnées pour leur impact concret sur le quotidien de la population parisienne :

- Le développement des pistes cyclables, dans le but d'arriver à une ville 100% cyclable (Plan Vélo 2021-2026).
- Les subventions pour l'achat d'un vélo (mécanique, électrique ou cargo), soumises à un plafond de ressources (Plan Vélo 2021-2026).
- La mise en place de deux menus végétariens par semaine dans la restauration collective (Plan Alimentation Durable 2022-2027).
- La restriction de circulation des véhicules polluants dans le cadre de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) (réglementation nationale avec mise en œuvre locale par la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris).



Origine

des résultats présentés



Résultats scientifiques

Les **connaissances scientifiques établies** présentées dans la suite du document sont issues d'une revue de la littérature scientifique en sciences sociales. Cette revue de la littérature a permis d'identifier six déterminants des perceptions de justice et d'acceptabilité d'une mesure politique : justice procédurale, justice distributive, menace, opportunité, conséquences sur les libertés, efficacité environnementale.

Les **résultats du travail de thèse** reposent sur 4 études menées entre 2022 et 2024 sur des panels de 350 à 700 personnes, représentatifs de la population parisienne en termes d'âge, de genre et de catégorie socio-professionnelle⁷. Les 6 déterminants ont été déclinés en critères concrets à l'échelle de la Ville, puis opérationnalisés sous forme d'items et intégrés à des questionnaires permettant d'interroger les perceptions des Parisien-ne-s suivant la méthode décrite ci-dessous.

Pour les études 1 et 2 (corrélationnelles), la description des quatre mesures politiques a été présentée dans un langage synthétique et objectif, afin de garantir un niveau suffisant de connaissance pour les répondant-e-s.

Afin de comprendre la perception de chacune des mesures, les individus ont été interrogés sur la base d'items en indiquant leur degré d'accord pour chacun : de 1 (Pas du tout d'accord) à 7 (Tout à fait d'accord) sur une échelle de Likert.

Par exemple :

Deux des items susceptibles d'expliquer l'acceptabilité tels qu'utilisés dans le questionnaire sont présentés ci-dessous :

Cette mesure est juste.	→	Cette mesure est acceptable.
<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord		<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord
<input type="checkbox"/> Pas d'accord		<input type="checkbox"/> Pas d'accord
<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord		<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord
<input type="checkbox"/> Ni d'accord, ni pas d'accord		<input type="checkbox"/> Ni d'accord, ni pas d'accord
<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord		<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord
<input type="checkbox"/> D'accord		<input type="checkbox"/> D'accord
<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord		<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord

[7] Étude 1 : 699 personnes, dont un peu plus de retraités et un peu moins d'étudiants que la population réelle ; étude 2 : 702 personnes, idem ; étude 3 : 538 personnes ; étude 4 : 350 personnes minimum

Puis les personnes interrogées indiquaient à quel point elles considéraient la mesure politique comme juste et acceptable à l'aide de ces items :

	« La Ville de Paris est à l'écoute des parisiens et parisiennes pour développer et mettre en œuvre cette mesure. »	« Cette mesure est l'occasion d'évoluer vers un meilleur mode de vie pour les parisiens. »
1	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord
2	<input type="checkbox"/> Pas d'accord	<input type="checkbox"/> Pas d'accord
3	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord
4	<input type="checkbox"/> Ni d'accord, ni pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord, ni pas d'accord
5	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord
6	<input type="checkbox"/> D'accord	<input type="checkbox"/> D'accord
7	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord

A travers des analyses statistiques⁸, l'étude a mis en évidence comment chacune de ces perceptions influencent le sentiment de justice et d'acceptabilité vis-à-vis des politiques publiques, et a permis de déterminer comment la variation de chaque perception faisait varier les sentiments de justice et d'acceptabilité.

Pour les études 3 et 4 (expérimentales), les personnes participantes ont été réparties aléatoirement dans différents groupes, chacune lisant un scénario d'élaboration de politique environnementale différent. Elles ont ensuite répondu à différentes questions visant à évaluer dans quelle mesure elles jugeaient le processus d'élaboration juste et la politique acceptable.

Pour des raisons de primauté de publication, les résultats chiffrés ne figurent pas dans ce livrable. Ils seront accessibles dans la thèse publiée début 2026.



Enseignements pour la Ville

Ces résultats de recherche ont été discutés avec les services de la Ville dans le cadre de trois ateliers dédiés pour en tirer des **enseignements pour la Ville**, déclinables en pistes d'action publique. Ces enseignements sont étayés par des retours d'expérience de la Ville de Paris, ciblés sur les menus végétariens et la limitation de la place de la voiture en ville.

[8] Modélisations par équations structurelles



Principes d'action

pour une transition plus juste

La Ville retient de ce travail de thèse 3 principes d'actions prioritaires pour construire des politiques publiques environnementales plus justes et plus acceptables. Ces principes sont développés dans la suite du document.

1. Garantir des procédures justes d'élaboration et de mise en œuvre des mesures pour renforcer leur acceptabilité.

2. Veiller à une répartition juste des contraintes et des bénéfices au sein de la population afin de garantir une politique acceptable.

3. Anticiper les menaces perçues et valoriser les opportunités générées par une mesure environnementale.

Les résultats de la thèse suggèrent que les principaux déterminants de la perception de justice et d'acceptabilité sont généralement les mêmes pour les politiques publiques environnementales interrogées à Paris, indépendamment de leur nature, plutôt coercitive (ZFE) ou plutôt incitative (subventions).

Ces éléments sont :

1. Les **procédures utilisées** pour construire et mettre en œuvre la politique publique : justice procédurale.

2. La **juste répartition des contraintes et des bénéfices** issus de la politique publique : justice distributive.

3. Les **menaces perçues pour les modes de vie et la société et les opportunités** associées à la politique publique.

Remarque : la présente recherche porte sur les perceptions associées aux différentes caractéristiques des mesures politiques interrogées. Pour faciliter la lecture et adopter une approche plus opérationnelle, nous considérons que les perceptions des habitant·e·s (e.g. les procédures pour élaborer cette mesure sont perçues comme justes) sont directement liées aux éléments concrets mis en place par la Ville (e.g. les procédures effectivement mises en place), nommés « déterminants » dans la suite. Les déterminants présentés ici sont ceux qui sont ressortis comme les plus importants dans les modèles testés.

Cette recherche montre qu'en fonction des politiques étudiées, l'influence de chaque déterminant sur les perceptions de justice et d'acceptabilité est plus ou moins forte. Certains déterminants impactent indirectement l'acceptabilité en influençant d'autres déterminants. Les résultats présentés prennent également en compte l'impact d'un déterminant donné sur un autre, qui lui-même impacte l'acceptabilité, afin de présenter l'effet total de ce déterminant sur l'acceptabilité.

Ces différents déterminants et les principes associés sont liés entre eux.

Par exemple, le fait que la politique de restriction des véhicules polluants soit perçue comme susceptible de limiter les libertés (déterminant A) ne semble pas directement influencer son acceptabilité. En revanche, cela participe fortement à ce que les individus la perçoivent comme une

menace pour le fonctionnement de la société ou les modes de vie (déterminant B), ce qui impacte finalement l'acceptabilité.

Une représentation des liens entre ces différents déterminants est présentée en annexe.

Sur base de ces résultats discutés avec les services de la Ville, **il apparaît essentiel d'agir conjointement sur l'ensemble de ces déterminants pour construire des mesures environnementales plus justes**, et prévenir les effets rebonds négatifs. Cela pourrait être réalisé en prenant en compte la répartition des avantages et inconvénients générés par la mesure (principe 2), la menace perçue et l'opportunité qu'elle constitue pour les modes de vie et la société (principe 3) aux différentes étapes de son élaboration jusqu'à sa mise en œuvre (principe 1).

Par exemple, si une procédure de concertation est mise en place pour une mesure environnementale mais qu'elle ne permet pas aux personnes d'exprimer la menace perçue, ou d'intégrer leurs retours pour faire

évoluer la mesure, cela peut porter préjudice à l'acceptabilité globale. De même si ces éléments sont intégrés à la mesure finale, mais que la communication associée ne rend pas cela visible.

1. Garantir des procédures justes d'élaboration et de mise en œuvre des politiques pour renforcer leur acceptabilité.

La recherche suggère que l'acceptabilité des politiques publiques environnementales ne dépend pas uniquement de leurs objectifs ou de leur teneur, et que le rôle accordé aux personnes concernées dans leur élaboration est tout aussi important. Quels sont les éléments déterminants d'une élaboration plus juste ? Quelles sont les pistes pour améliorer les démarches de participation citoyenne ? Comment prendre en compte les questions de justice en impliquant les habitant·e·s ?



Connaissances scientifiques établies :

Les individus accordent une importance primordiale à la manière dont une politique publique est construite, puis appliquée (justice procédurale). Les procédures utilisées pour élaborer et mettre en œuvre une politique publique sont cruciales pour son acceptabilité. Pour les individus, il s'agit notamment : d'avoir la possibilité d'exprimer leur avis et d'être impliqués dans le processus de décision (**écoute**), de se sentir pris en compte dans la décision (**considération**), que les bonnes informations concernant la politique publique aient été rendues accessibles (**information**).

73%

Des Français·e·s souhaitent être davantage associé·e·s aux décisions publiques relatives à l'écologie, selon une enquête de l'Ademe en 2023.¹⁰



Résultats du travail de thèse :

À Paris, pour que la participation citoyenne améliore la perception de justice procédurale, il est essentiel que les habitant·e·s considèrent que leur opinion a été réellement prise en compte.^{11, 12} Dans le cas contraire, la participation pourrait avoir des effets contre-productifs, notamment si les avis ne sont pas véritablement pris en considération. Ce résultat est également suggéré dans la littérature.

[9] Grimes, 2006 ; Opatow, 2018

[10] [Les Français·e·s plébiscitent une action forte contre le réchauffement climatique de la part des pouvoirs publics - Agence de la transition écologique](#)

[11] Renee & Stansbury, 2004

[12] Avery & Quiñones, 2002 ; Mors et Van Leuween, 2023 ; Ulbig, 2008



Résultats du travail de thèse (suite) :

A Paris, lorsque les procédures employées pour développer et mettre en place la politique de développement des pistes cyclables apparaissent plus justes aux répondant-e-s, son acceptabilité perçue augmente. De même, lorsque les procédures employées pour développer et mettre en place la politique des menus végétariens apparaissent plus justes, son acceptabilité perçue augmente de manière importante.

➡ **Pour aller plus loin**, il paraît utile d'étudier :

- Les différentes modalités d'écoute et de participation mises en place par la Ville et leur effet sur la perception de justice.
- L'effet différencié de chaque démarche en fonction des caractéristiques socio-démographiques des individus.
- Les démarches qui permettent de prendre en compte dans l'action les avis citoyens et de susciter un sentiment de considération pour les habitant-e-s.

La mise en discussion de ces résultats de recherche avec les services de la Ville permet d'en tirer des enseignements pour la Ville.



Enseignements pour la Ville

La participation citoyenne, le dialogue et la concertation sont au cœur de l'action de plusieurs services de la Ville pour mettre en place des mesures environnementales plus justes et plus acceptables. Complémentairement, des **études** sont menées pour mieux comprendre les impacts de ces mesures sur le quotidien des Parisien-ne-s.

Pour aller plus loin, il apparaît essentiel de :

- 1. Clarifier dès le premier échange les modalités de prise en compte des avis citoyens** lors de démarches participatives, au-delà du recueil de leurs opinions. Cela contribuerait à démontrer leur considération par la Ville, et permettrait de ne pas décevoir les Parisien-ne-s et les participant-e-s.
- 2. Mettre les préoccupations centrales des Parisien-ne-s et les éléments déterminants de leur perception de justice au cœur des démarches mises en place :** prendre en compte les retours concernant la **juste répartition des contraintes et bénéfices** provoqués par la politique publique, **les menaces et opportunités** perçues par les habitant-e-s et dont l'administration pourrait ne pas avoir conscience.
- 3. Rendre visible la prise en compte des éléments prioritaires pour les citoyen-ne-s et en particulier les personnes concerné-e-s par la mesure** en rendant l'information accessible dans la communication autour de la mesure et en prévoyant des temps d'échange avec participant-e-s et personnes concerné-e-s.



Retours d'expérience à la Ville de Paris

Un dialogue renforcé et un déploiement par vagues pour mettre en place deux repas végétariens hebdomadaires et une alternative quotidienne dans la restauration scolaire

Pour se donner les moyens d'atteindre des objectifs fixés par le Plan d'Alimentation Durable,¹³ plusieurs niveaux de dialogues ont été combinés de la conception à la mise en place de deux menus végétariens hebdomadaires dans la restauration collective.

En amont, une conférence citoyenne a fait émerger la volonté d'un panel de 100 Parisien·ne·s et Francilien·ne·s appelés à réfléchir autour de la question « Bien manger en 2021, ça veut dire quoi ? » d'instaurer des menus végétariens dans la restauration collective. D'autre parts, les États Généraux de l'Agriculture et de l'Alimentation Durables¹⁴ ont réuni 12 groupes de travail composés d'expert·e·s techniques, de chercheur·e·s et des parties prenantes de l'alimentation durable pour produire des lignes directrices incluant la nécessité de s'orienter vers une végétalisation de l'assiette. La décision a été votée à l'unanimité après présentation et débats au Conseil de Paris. Cette prise de décision concertée a permis d'acter le principe de la politique publique (2 menus végétariens par semaine). Les avis collectés ensuite concernent donc des ajustements dans les modalités pratiques d'application de la mesure (composition des menus).

Chaque caisse des écoles, présidée par les Maires d'arrondissement, a ensuite pu décider des modalités d'accompagnement du déploiement des menus végétariens dans les écoles.

La diversité des formats mobilisés a permis de collecter des retours portant sur les potentielles menaces perçues (i.e. équilibre nutritionnel), inégalités (i.e. possibilité de manger de la viande de meilleure qualité pour les familles à faible revenus) et opportunités (i.e. améliorer la qualité gustative et l'équilibre nutritionnel des repas) générées par la mise en place de la mesure. Certains éléments ont été pris en compte directement (i.e. mobilisation de spécialistes de la nutrition pour élaborer les menus), et des adaptations plus fines ont pu être réalisées localement (i.e. commission des menus, pour décider avec les enfants du choix des menus).

[13] <https://www.paris.fr/pages/un-plan-alimentation-durable-pour-paris-2705>

[14] <https://cdn.paris.fr/paris/2022/05/20/56e64c5a3e94fc83385df6f2261a10a3.pdf>

Deux enseignements émergent de cette démarche :

- **Privilégier un déploiement localisé, par vagues itératives de 5 ou 6 établissements, afin de permettre un accompagnement de proximité** avec l'ensemble des personnels de la restauration collective et les convives. Cette modalité a permis de répondre au sentiment de menace sur les modes de vie. Cela a contribué à convaincre les familles de la considération portée par la Ville et de l'opportunité de la mesure.
- **Démultiplier les formats d'engagement, de participation et de communication.** La politique publique des menus végétariens a bénéficié de multiples canaux de communication et de remontée des avis, certains ad hoc, d'autres déjà existants, pour donner la possibilité à un grand nombre de personnes de dialoguer avec les gestionnaires : États Généraux de l'Agriculture et l'Alimentation Durables, club des gestionnaires permettant la remontée des retours terrains des Caisses des Écoles, temps d'échange en présence de spécialistes de la nutrition, visites de cuisines, ateliers cuisines avec les familles, ateliers dans les classes, commissions des menus pour impliquer les convives dans le choix des menus... Cela suppose de renforcer les moyens humains et matériels des gestionnaires alloués à l'animation et la sensibilisation.

Pour la suite :

La volonté de mettre en place un **conseil scientifique et citoyen de l'alimentation et de l'agriculture durables** est une opportunité pour renforcer la perception de justice du déploiement du Plan d'Alimentation Durable.

Les conférences citoyennes habituelles débutent par une phase de formation des participant·e·s. Bien que très utile pour prendre une décision plus documentée et moins partielle, cette formation agit sur les perceptions des participant·e·s. Leurs contributions peuvent donc moins bien refléter leurs préoccupations initiales.

Pour mieux intégrer les menaces et les opportunités, les bénéfices et les inconvénients perçus par les habitant·e·s, il pourrait être utile de recueillir leur avis dès le début de la démarche participative (questionnaire et focus groups) afin d'apporter dans un second temps des éléments de réponse scientifique et techniques, puis d'étudier leur réception par les participant·e·s afin d'identifier des propositions d'adaptation, de communication et d'action basées sur les déterminants des perceptions des habitant·e·s.



Retours d'expérience à la Ville de Paris

Pour **limiter la place de la voiture en ville**, une diversité de formats de dialogue pour associer les parties prenantes au-delà des frontières administratives de la Ville

Pour l'élaboration du Plan Local des Mobilités,¹⁵ une diversité de formats de participation et de concertation sont mis en place afin de limiter la place de la voiture en ville, et en particulier du stationnement de surface. Les États Généraux¹⁶ du Stationnement ont combiné une consultation en ligne (une des plus plébiscitées avec près de 16 500 participant·e·s), des ateliers rassemblant différents profils d'utilisateurs (associations, représentants de professions...) et une convention citoyenne. Cadrée sur la nouvelle utilisation de l'espace public que permettrait la suppression des places de stationnement, cette approche visait à considérer l'ensemble des besoins associés et leur cohabitation dans les usages.

Ce qui a été fait :

- Pour intégrer les effets des politiques de mobilités à Paris sur les communes limitrophes, une trentaine de conventions de coopération avec des collectivités territoriales voisines ont été établies.
- Afin de limiter l'impact sur la santé et l'environnement des SUV à Paris, une votation citoyenne sur la tarification du stationnement des SUV^{17a} a été organisée avec succès par la Ville. Utile pour légitimer une décision, cette procédure ne renseigne pas sur les usages, contraintes et potentielles inégalités associées à la mesure. Pour pallier cela, l'Observatoire de Mobilités a réalisé une analyse du parc résidentiel de véhicules stationnés à Paris qui a permis d'ajuster le critère de masse utilisé pour appliquer la tarification afin de cibler prioritairement les SUV et éviter les véhicules familiaux.



Pour aller plus loin

Après la phase de consultation, l'implication des personnes dans les choix précis d'aménagement pourrait être systématisée. Cette approche implique que les habitant·e·s aient un rôle actif dans la redéfinition de l'espace public aux côtés des professionnel·le·s, à l'image de la transformation de sept places parisiennes.

[15] <https://www.paris.fr/pages/paris-lance-son-plan-local-de-mobilite-26709>

[16] <https://www.paris.fr/pages/quelle-organisation-demain-pour-le-stationnement-a-paris-16858>

[17] <https://www.paris.fr/pages/plus-ou-moins-de-suv-les-parisiens-et-parisiennes-sont-invites-a-voter-le-4-fevrier-25381>

2. Veiller à une répartition juste des contraintes et des bénéfices au sein de la population afin de garantir une politique acceptable.

Les éléments de recherche soulignent l'importance d'une juste répartition des efforts et des avantages d'une mesure environnementale afin d'améliorer son acceptabilité. Quels sont les points déterminants à considérer pour bien évaluer les contraintes et capacités de chacun·e pour s'adapter à un changement du cadre de vie ? Comment mieux prendre en compte les situations des habitant·e·s et accompagner les changements de pratiques pour faciliter la mise en œuvre de plans d'actions ambitieux pour la transition ?



Connaissances scientifiques établies :

La **juste répartition des contraintes et des bénéfices** générées par une décision est déterminante de la justice perçue et de l'acceptabilité d'une politique publique environnementale pour les individus (justice distributive).¹⁸

66%

Des Français.e.s se déclarent prêt.e.s à modifier leur mode de vie à condition que ces changements soient partagés de façon juste¹⁹ selon une enquête de l'Ademe en 2021.



Résultats du travail de thèse :

Dans cette recherche, la justice distributive a été interrogée sous le prisme de trois critères : la prise en compte des **responsabilités de chacun·e** vis-à-vis du problème ou de la solution (1), **les capacités qu'ont les personnes à modifier leur comportement** (2) et le fait que la mesure évite de créer ou renforcer les **inégalités entre les habitant·e·s** (3).

[18] Grimes, 2006 ; Opatow, 2018

[19] [Des Français.e.s prêt.e.s à des changements en faveur de l'environnement - ADEME Infos](#)



Résultats du travail de thèse (suite) :

A Paris, pour les politiques de développement des pistes cyclables et de menus végétariens, lorsque la répartition des contraintes et des bénéfices associés est perçue par les répondant-e-s comme plus juste en tenant compte des responsabilités, des capacités d'action et des inégalités socio-économiques, l'acceptabilité augmente de manière importante.

➡ **Pour aller plus loin**, il paraîtrait utile de réaliser des études auprès de différentes catégories d'habitant-e-s spécifiquement concernées par une politique publique :

- Populations les plus vulnérables et impactées pour développer des dispositifs de soutien dédiés.
- Populations les plus impactantes pour engager des transformations de leurs pratiques.

La mise en discussion de ces résultats de recherche avec les services de la Ville permet d'en tirer des enseignements pour la Ville.



Enseignements pour la Ville

La juste répartition des efforts en fonction de la responsabilité, de la capacité d'agir et des inégalités entre habitant-e-s est au cœur de l'ambition de transition juste et de territorialisation portée dans le Plan Climat de la Ville de Paris. Face aux crises qui touchent déjà le territoire parisien, l'enjeu est d'accélérer pour mettre en place des mesures de transition écologique ambitieuses. **Mener une transition plus rapide peut entrer en tension avec l'objectif de mettre en place des mesures plus justes et adaptées aux spécificités locales.**

Malgré l'urgence de la situation, **il apparaît essentiel de bien comprendre les situations, les pratiques et les préoccupations des personnes concernées par une mesure écologique** pour éviter de renforcer des inégalités susceptibles d'empêcher le déploiement d'une mesure ambitieuse pour la transition écologique et **développer l'engagement et la capacité des habitant-e-s à agir.**



Retours d'expérience à la Ville de Paris : prendre en compte la diversité des pratiques alimentaires pour **végétaliser les menus**

La mise en place de deux menus végétariens hebdomadaires dans la restauration scolaire a mis en lumière la dimension culturelle de l'alimentation. La perception par un individu d'une alimentation dite de qualité dépend en effet de nombreux facteurs subjectifs.

Les enjeux de réduction des inégalités d'accès à une alimentation de qualité pour toutes et tous et de végétalisation des menus ont pu susciter des appréhensions auprès de certain·e·s convives. L'équilibre nutritionnel des repas et leur qualité gustative ont également été questionnées.

Pour y répondre, plusieurs démarches ont été mises en place à des degrés divers en fonction des moyens mobilisés :

- **Les menus végétariens sont conçus avec des spécialistes en nutrition**, pour garantir un apport en protéines adapté et à échelle hebdomadaire et mensuelle conformément à la réglementation. Ces spécialistes ont été **associé·e·s à certains échanges organisés avec les familles** pour répondre à leurs questions.
- **Certains gestionnaires ont été formés avec l'appui de chef·fe·s reconnu·e·s** pour élaborer des recettes végétariennes plus goûteuses, et les convives **ont été impliqués** à des degrés divers dans la conception des menus.
- Tout comme la formation des équipes de cantine, pour prendre en compte la dimension culturelle de l'alimentation, la **formation de l'équipe d'animation en charge des temps de restauration à l'école**, est cruciale afin de mieux comprendre les retours des parents et avoir des réponses à apporter.



Pour aller plus loin, il apparaît essentiel de :

- Renforcer les moyens des gestionnaires et favoriser les échanges de bonnes pratiques (visites de cuisines, organisation en cuisine centrale, confort dans les réfectoires).
- Poursuivre et accentuer la formation des équipes d'animations dédiées aux temps de restauration scolaire.
- **Repartir des pratiques alimentaires des personnes concernées pour mieux ancrer le changement dans leur quotidien.** Par exemple, les ateliers de cuisine de la Protection maternelle et infantile de Paris ont eu plus de succès lorsque les participant·e·s proposaient à tour de rôle une recette que des expert·e·s nutrition ou climat proposaient d'améliorer, à la place d'une démonstration de recette idéale par un·e chef·fe unique.

3. Anticiper les menaces perçues et valoriser les opportunités générées par une mesure environnementale.

Certaines oppositions lors de la mise en œuvre de politiques publiques paraissent liées à la perception de menaces sur les modes de vie et la société, au-delà des conséquences individuelles. Comment mieux identifier les menaces ou opportunités que la population ou certains groupes perçoivent ? Alors que les circuits de désinformation se renforcent, pourquoi considérer ces menaces et comment mieux les prendre en compte ? Comment mieux valoriser les bénéfices des actions environnementales pour les habitant·e·s ?



Connaissances scientifiques établies :

Le rejet d'une politique environnementale peut en partie être expliqué par le fait que les individus la perçoivent comme une menace pour la société et les modes de vie actuels. La littérature scientifique, la plupart du temps ancrée aux États-Unis, suggère qu'une forte tendance à défendre et justifier le fonctionnement actuel de la société est lié à un plus fort déni des problématiques environnementales.²⁰

70%

des Français·e·s interrogés, en revanche, considèrent que le modèle économique actuel est incompatible avec la lutte contre le changement climatique, selon une enquête de Parlons Climat (2022, 4 000 personnes majeures, représentatives de la population française). Un changement de modèle pourrait donc être attendu.



Résultats du travail de thèse :

Les recherches effectuées semblent confirmer que **plus les individus perçoivent une mesure comme une menace aux modes de vie actuels et au fonctionnement de la société, moins ils la considèrent comme acceptable.**

i.e. Lorsque la politique des menus végétariens est perçue comme plus menaçante par les répondant·e·s, son acceptabilité diminue également. De même, pour la politique de développement des pistes cyclables.



Résultats du travail de thèse (suite) :

Cependant, un même changement dans les modes de vie et la société peut être perçu à la fois comme une menace et une opportunité.

Par exemple, l'instauration de deux repas végétariens obligatoires chaque semaine peut être perçue comme une menace, mais également comme une opportunité permettant d'améliorer la qualité des repas, en faisant participer les enfants aux choix des repas et en permettant de proposer de la viande et du poisson de meilleure qualité les autres jours.

Dans cette recherche, l'opportunité perçue a donc également été étudiée pour analyser la perception de justice de politiques publiques environnementales transformatrices.

On constate que **plus les individus perçoivent une mesure comme une opportunité d'améliorer les modes de vie et le fonctionnement de la société, plus ils la considèrent comme acceptable.**

I.e. Lorsque la politique des pistes cyclables est davantage perçue comme une opportunité, son acceptabilité augmente. De même pour les menus végétariens.

En outre, les restrictions perçues sur les libertés semblent avoir un impact plus faible, mais restant significatif, sur la perception d'acceptabilité des mesures politiques interrogées.

i.e. Pour l'acceptabilité des menus végétariens : lorsque la perception de restrictions pour les libertés augmente, la perception d'acceptabilité diminue légèrement. Mais une partie significative de cet impact est indirect : une augmentation dans la perception de restrictions pour les libertés augmente la perception de menace, qui a son tour impacte l'acceptabilité.

i.e. Pour le développement des pistes cyclables, l'impact sur l'acceptabilité semble plus direct, mais aussi plus faible.

➡ **Pour aller plus loin, il paraîtrait utile de :**

- Systématiser les enquêtes visant à mieux connaître les habitudes de vie des habitant.e.s et des usagers, en associant enquête de terrain qualitatives et analyses de données quantitatives.
- Questionner la perception d'opportunité et de menace de chaque mesure pour les modes de vie et le fonctionnement de la société.

La mise en discussion de ces résultats de recherche avec les services de la Ville permet d'en tirer des enseignements pour la Ville.



Enseignements pour la Ville

Plusieurs politiques publiques environnementales de la Ville sont déjà présentées comme des opportunités d'améliorer les modes de vie et la société, à l'image de la démarche « Embellir votre quartier » qui permet de déployer conjointement végétalisation, piétonnisation, politique cyclable et mise en place de mobilier urbain. Il s'agit donc de **mieux comprendre les opportunités des mesures environnementales pour les modes de vie des parisien·ne·s et pour la société dans son ensemble afin de les intégrer systématiquement dans la conception et la valorisation des mesures.**

Cependant, **présenter les mesures environnementales comme des opportunités ne devrait pas conduire à minimiser la menace perçue qu'elles peuvent représenter** pour les modes de vie et la société. **Réelle ou alimentée par de la désinformation, la menace qu'une mesure environnementale semble représenter pour les Parisien·ne·s et en particulier les personnes concerné·e·s mérite d'être étudiée afin d'apporter des réponses concrètes et documentées en portant de la considération aux habitant·e·s.**



Retours d'expérience à la Ville de Paris : accompagner la transformation de l'espace public pour des mobilités plus écologiques

Se projeter dans les opportunités ouvertes par une politique publique

Lors des États généraux du stationnement, il a été proposé aux parisien·ne·s de **visualiser le gain d'espace que représentait la suppression des places de stationnement et d'envisager de nouvelles utilisations au bénéfice du plus grand nombre** (végétalisation, élargissement des trottoirs, aménagement de pistes cyclables, mise en place de terrasses de café...). Ce cadrage a permis de valoriser utilement les opportunités offertes pour améliorer le cadre de vie par la réduction des places de stationnement.

Complémentairement, les **inégalités d'usage de l'espace public ont été mises en avant**, en mettant en balance un usage collectif avec l'usage privé et individuel de la voiture en ville. Un effort de pédagogie important a été réalisé avec des chiffres évocateurs pour faire prendre conscience de cette disparité d'usage (la voiture occupe la moitié de l'espace de voirie pour seulement 13% des déplacements à Paris).

Les habitant·e·s n'ont pas été interrogé·e·s sur la menace perçue et leur capacité à changer leurs pratiques de mobilités au moment de la prise de décision, mais la mise en œuvre de la mesure a donné lieu à plusieurs adaptations pour assurer un déploiement plus juste et plus local.

Mieux comprendre les pratiques de mobilités pour mieux territorialiser une politique publique

Suites aux retours recueillis dans le cadre de la consultation pour le Plan Local d'Urbanisme Bioclimatique, et pour des projets d'aménagements spécifiques, **des enquêtes sur les stationnements ont été réalisées dans plusieurs Quartiers Politiques de la Ville afin de mieux comprendre l'impact sur le quartier et les réelles capacités de changement de pratiques des habitant·e·s** (quelle offre de transport en commun, nombre de stationnement en sous-sol, place de parking dans les résidences...). Cela a permis d'éviter d'appliquer la mesure de façon uniforme, d'avoir une vision bien plus fine des possibilités de mise en œuvre - les besoins n'étant pas les mêmes d'un lieu à un autre - et de préciser les modalités territoriales d'une politique globale. En effet, certain·e·s habitant·e·s peuvent être beaucoup plus captifs des déplacements motorisés (travail de nuit, horaires décalés, moindre pratique du vélo...).

Complémentairement, la mise en place d'aménagements cyclables n'est pas apparue suffisante **pour favoriser l'usage du vélo parmi les classes populaires. Le soutien de la Ville aux vélo-écoles** a été mis en place dans le cadre du Plan vélo pour pallier cela en proposant un accompagnement approfondi. Conjointement, un travail de thèse Cifre a été engagé pour mieux comprendre les pratiques et contraintes de mobilités quotidiennes dans ces quartiers (Antoine Leydier).

➡ **Pour aller plus loin**, il apparaît nécessaire de **mieux anticiper l'impact des politiques de mobilités sur les pratiques en différenciant plusieurs profils socio-démographiques qui ont des capacités d'adaptation différentes**. Un travail de thèse a été engagé en ce sens, afin de mieux simuler les déplacements à Paris en fonction des profils socio-démographiques des Francilien·ne·s. Cela permettra par exemple de mieux comprendre le phénomène d'évaporation du trafic observé lorsque des mesures de restriction de la circulation sont mises en place.

Une tarification différenciée du stationnement

Lors de la mise en place de la politique de réduction des places de stationnement, des profils prioritaires (personnes à mobilité réduite, logistique, taxis...) pour le stationnement de surface ont été identifiés. Ils bénéficient d'une tarification réduite ou d'une offre de stationnement renforcée. L'intégration de nouveaux profils d'usagers pourraient permettre une tarification encore plus juste.



Point de vigilance : la prise en compte des capacités de changement des pratiques des personnes visées par une politique publique est fondamentale pour son succès. Afin d'apporter des solutions de report aux propriétaires de véhicules Crit'Air 3 et 4, la ville de Montpellier a mis en place de la gratuité des transports en commun et a évalué qu'à fin 2025, 90% des habitant·e·s et 70% de la métropole seront situés à proximité d'un arrêt de tramway ou de bus. Afin de faciliter la mise en place des Zones à Faibles Emissions, une mission parlementaire²¹ a identifié des mesures d'accompagnement à mettre en place à différents échelons administratifs afin de répondre aux enjeux de justice sociale de cette politique publique.²²

[21] <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/organes/commissions-permanentes/developpement-durable/missions-de-la-commission/zfem>

[22] Mission « flash » sur les mesures d'accompagnement de la création de zones à faibles émissions mobilité - Assemblée nationale : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/organes/commissions-permanentes/developpement-durable/missions-de-la-commission/zfem>

Références

- ADEME, Daniel Boy RCB Conseil 2021, 22ème vague du baromètre “les représentations sociales du changement climatique”, Rapport, 54p.
- ADEME, Daniel Boy RCB Conseil 2022, 23ème vague du baromètre “les représentations sociales du changement climatique”, 38p.
- Bergquist, M., Nilsson, A., Harring, N., & Jagers, S. (2021). Determinants for accepting climate change mitigation policies: A meta-analysis. *Journal of Environmental Psychology*, 78, 101683. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2021.101683>
- Clayton, S. (2018). The role of perceived justice, political ideology, and individual or collective framing in support for environmental policies. *Social Justice Research*, 31(3), 219-237. <https://doi.org/10.1007/s11211-018-0314-7>
- Conseil économique, social et environnementale. (2022). SFEC : Quelle gouvernance pour la transition écologique ? *Journal officiel de la République Française*. https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2022/2022_10_gouvernance_transition.pdf
- Duran, P. (2018). L'évaluation des politiques publiques: les sciences sociales comme sciences de gouvernement. *Idées Économiques et Sociales*, 2, 6-27.
- Eriksson, L., Garvill, J., & Nordlund, A. M. (2008). Acceptability of single and combined transport policy measures: The importance of environmental and policy specific beliefs. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42(8), 1117-1128. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2008.03.006>
- Feygina, I., Jost, J. T., & Goldsmith, R. (2010). System justification, the denial of global warming, and the possibility of “system-sanctioned change”. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 36(3), 326–338. <https://doi.org/10.1177/0146167209351435>
- Grimes, M. (2006). Organizing consent: The role of procedural fairness in political trust and compliance. *European Journal of Political Research*, 45(2), 285-315.
- Haut Conseil pour le Climat. (2021). Renforcer l'atténuation, engager l'adaptation. Rapport Annuel. <https://www.hautconseilclimat.fr/publications/renforcer-lattenuation-engager-ladaptation/>
- Hsieh, H. S. (2022). Road pricing acceptability and persuasive communication effectiveness. *Transport Policy*, 125, 179-191. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.07.001>
- IFOP. (2023). L'acceptabilité sociale des transitions. Rapport réalisé pour les intercommunalités de France. Retrieved from <https://www.ifop.com/publication/lacceptabilite-sociale-des-transitions/>
- Kim, J., Schmöcker, J. D., Bergstad, C. J., Fujii, S., & Gärling, T. (2014). The influence of personality on acceptability of sustainable transport policies. *Transportation*, 41, 855-872. <https://doi.org/10.1007/s11116-013-9502-5>
- Labarre, H., & Felonneau, M. L. (2022). Environmental threat in France: Two studies testing the effect of threatening messages on system justification and environmental denial. *Frontiers in Psychology*, 13, 891329. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.891329>
- Navarro, O. (2022). Partie 1. Enjeux environnementaux et pensée sociale. Dans O. Navarro (Éd.), *Psychologie environnementale: Enjeux environnementaux, risques et qualité de vie* (pp. 1-22). Louvain-la-Neuve: De Boeck Supérieur.
- Obs'COP. (2022). Mobilisation, inquiétude ou indifférence : où en sont les citoyens de 30 pays avec le changement climatique ? <https://www.obs-cop.org/rapport-2022/>
- Opatow, S. (2018). Social justice theory and practice: Fostering inclusion in exclusionary contexts. *The Oxford Handbook of Social Psychology and Social Justice*, 41-56. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199938735.013.3>
- Parlons Climat (2022). Environnement, crise climatique : l'opinion des Français au-delà des clichés.
- Tyler, T. R. (1994). Governing amid diversity: The effect of fair decisionmaking procedures on the legitimacy of government. *Law & Society Review*, 28(4), 809- 831. <https://doi.org/10.2307/3053998>



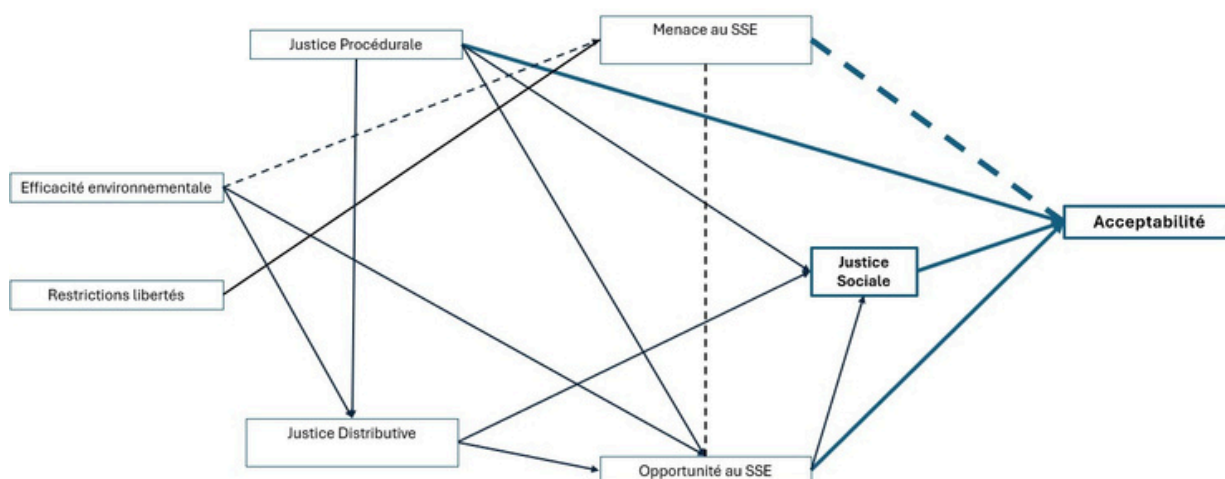
Annexe

Précisions sur l'étude

Nous avons interrogé les participant-e-s de nos études via un questionnaire en ligne. Ces participant-e-s ont principalement été recruté-e-s par le prestataire panéliste Bilendi.

Les analyses statistiques ont été menées en réalisant des analyses de trajets par modélisation d'équation structurelles (étude 1 et 2). L'intérêt principal de ces analyses étaient de déterminer quelles perceptions influencent le plus fortement et le plus directement la justice et l'acceptabilité, mais il faut noter que les différentes perceptions s'influencent entre elles, et que, même si une perception ne semble pas directement impacter la justice ou l'acceptabilité, elle peut les influencer par le biais d'autres perceptions.

Par exemple, voici le pattern des perceptions pour la politique de restriction des véhicules polluants (étude 1) :



Nous pouvons constater que, même si les restrictions perçues pour les libertés ne semblent pas directement liées à l'acceptabilité, elles influencent la perception de menace au système socio-économique qui impactent à son tour directement l'acceptabilité. De même l'efficacité environnementale perçue de la politique influence l'opportunité perçue d'améliorer le systèmes socio-économique, et donc par ce biais, augmente l'acceptabilité. concernant les études expérimentales (3 et 4), les analyses statistiques ont été principalement menées à l'aide de régression multiples.

Type de connaissances consolidées à la fin de la thèse

Les connaissances développées sont et seront de type plutôt quantitatif, concernant la population générale de la Ville de Paris. Il faut noter que la recherche n'a pas vocation à interroger un type de population en particulier. L'intérêt est d'interroger les facteurs qui font qu'une politique est perçue comme juste et acceptable en fonction de ses caractéristiques propres, et non en fonction des caractéristiques des individus eux-mêmes (e.g., arrondissement de résidence, classe sociale). Les connaissances renverront à des éléments de réponse concernant les facteurs à prendre en compte afin de construire des politiques qui seront perçues comme justes et acceptables par la population parisienne en général.

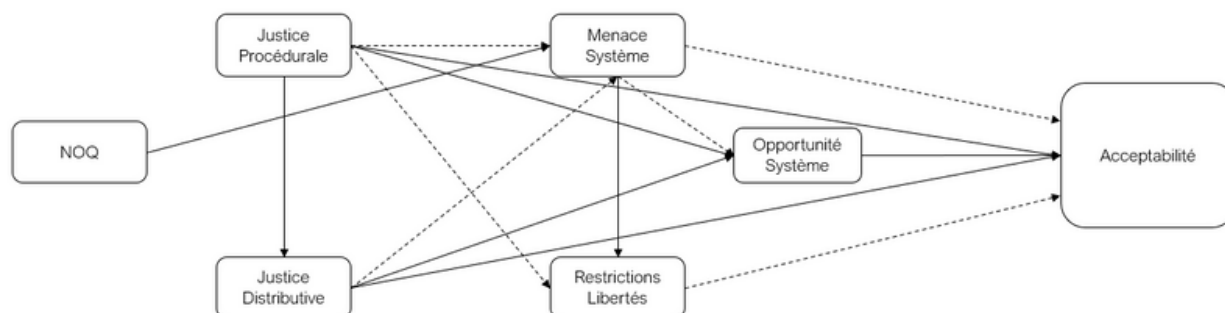
Résultats étude 2



Annexe

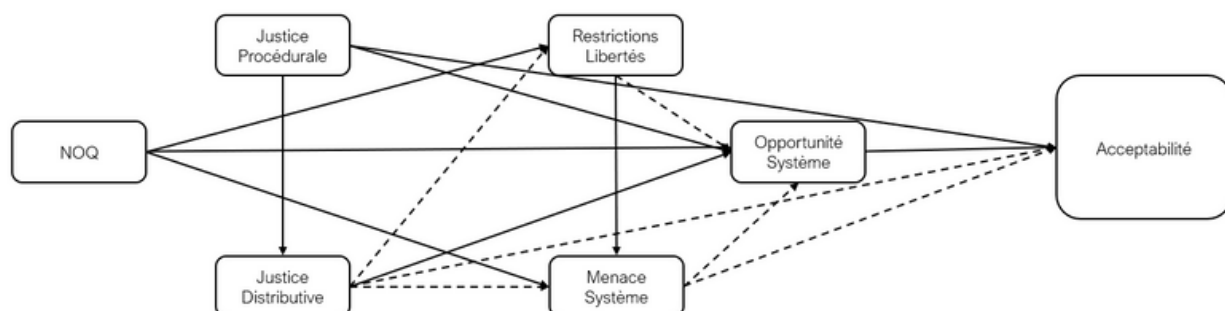
Résultats étude 2

Modèle des pistes cyclables :



Note : Tous les trajets présentés sont significatifs à $p < .05$; les liens négatifs sont représentés en pointillés ; NOQ = adhésion à l'idéologie néolibérale.

Modèle des menus végétariens :



Limites de l'étude

Les études présentées ont permis d'interroger un grand nombre d'habitant·e·s, relativement représentatifs de la population, mais notre échantillon d'enquête ne permet pas de toucher les populations les plus vulnérables (qui n'ont peut-être pas accès à un outil informatique). De plus, même si nos échantillons ont été construits de manière à être aussi représentatif que possible, ils se composent d'un peu plus de retraités et d'un peu moins d'étudiants que dans la population réelle, ceci se répercutant sur l'âge moyen.

Nos analyses statistiques permettent d'indiquer des tendances, de manière relativement robuste et générale, mais elles ne permettent pas de faire des indications concernant une population en particulier.

Les participant·e·s de notre étude ont lu une présentation synthétique et donc nécessairement partielle des caractéristiques des politiques environnementales questionnées. Il est donc possible que les participant·e·s n'aient pas répondu avec un niveau de connaissances égal.