

Convention citoyenne pour le climat : 149 mesures pour une nouvelle vision de la transition

Mathieu Saujot, Nicolas Berghmans, Andreas Rüdinger, Sébastien Treyer, Michel Colombier, Laura Brimont, Yann Briand (Iddri)

Quelques mois après que la Convention citoyenne pour le climat (CCC) a rendu son rapport final, cette Étude vise à le confronter aux attentes formulées par l'Iddri en août 2019 : la CCC pourrait être jugée comme un succès si elle permettait « sur au moins un aspect important de la transition, de faire un pas en avant, de révéler un chemin possible pour sortir d'un blocage, de donner des indices aux décideurs politiques comme aux Français sur une forme de réponse acceptable »¹. La perspective était celle de mesures plus ambitieuses pour réduire les émissions ou de mesures adaptées afin de rendre leur mise en œuvre possible. L'analyse proposée dans cette *Étude* permet de mieux comprendre l'apport de la CCC, y compris sa complémentarité avec la façon dont ces débats classiques sont généralement menés entre parties prenantes. Et permet de capitaliser sur la base de cette expérience de démocratie participative inédite pour de futurs exercices citoyens en France et, potentiellement, pour d'autres pays qui souhaiteraient répliquer cet exercice.

¹ <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/la-convention-citoyenne-pour-le-climat-pour-quoi-faire>

MESSAGES CLÉS

Les mesures proposées par la CCC constituent un véritable apport pour la discussion politique sur la transition écologique. Malgré un temps limité et des conditions de réalisation mouvementées (grèves, crise sanitaire), la CCC propose des mesures plus volontaristes que l'existant pour le climat, des paquets de propositions ayant une plus-value systémique et un nouveau regard sur l'agenda de la transition. En apportant un progrès dans notre compréhension de ce qu'il est possible et acceptable de faire, la CCC dessine une nouvelle frontière pour l'action climatique.

Peu de mesures réellement inédites sont présentes dans le rapport de la CCC, mais il fait de précieuses propositions d'arbitrage politiques. La France ne souffre pas d'un déficit de connaissances et de propositions concernant la transition écologique, mais davantage d'un déficit d'arbitrages sur ce qui est possible et souhaitable et sur ce qui doit être renforcé malgré les verrous et les obstacles. C'est dans le dégagement de ces chemins possibles, mais aussi dans la richesse de ses débats, que se niche la vraie valeur ajoutée de la CCC.

Les 149 propositions intègrent un nombre important de composantes (justice sociale, innovation, publicité, éducation, politique commerciale, économie circulaire, etc.) et témoignent d'une volonté de réorienter chaque dimension de notre société vers la priorité climatique. Elles démontrent la nécessité de transformer en profondeur l'ensemble de notre système économique et nos modes de vie. En cela, elles constituent une traduction de l'urgence à agir en un plan d'action singulier.

La convention a su éviter le risque que la nécessaire adhésion collective au sein des 150 n'aboutisse à un consensus mou, à des propositions vagues, et a permis de relancer le débat de société sur la transition écologique : c'est un résultat important. La mise en œuvre de ce programme précis et ambitieux aurait, par définition, des impacts sur la société et notamment la sphère économique : c'était inévitable du fait du mandat ambitieux donné par le gouvernement. C'est maintenant la responsabilité des décideurs politiques et de la société civile que de relever ce défi de la politique économique et industrielle.

Convention citoyenne pour le climat : 149 mesures pour une nouvelle vision de la transition

**Mathieu Saujot, Andreas Rüdinger, Sébastien Treyer, Michel Colombier,
Nicolas Berghmans, Laura Brimont, Yann Briand (Iddri)**

MÉTHODOLOGIE _____	5
ENCADRÉ : 149 MESURES ISSUES D'UN TRAVAIL DE CO-CONSTRUCTION DE HUIT MOIS _____	6
SCHÉMA RÉCAPITULATIF : NOTRE ÉVALUATION DES APPORTS DE LA CONVENTION CITOYENNE POUR LE CLIMAT EN QUATRE CATÉGORIES __	8
1. UN ARBITRAGE PLUS VOLONTARISTE _____	9
2. UNE PLUS-VALUE SYSTÉMIQUE ET STRATÉGIQUE _____	11
3. UN NOUVEAU REGARD SUR L'AGENDA DE LA TRANSITION _____	14
4. DES CHANTIERS INACHEVÉS _____	17
5. CONCLUSION _____	19
ANNEXE : LISTE DES MESURES DE LA CONVENTION CITOYENNE POUR LE CLIMAT SELON LA NOMENCLATURE DU RAPPORT FINAL _____	21

MÉTHODOLOGIE

Le rapport de la Convention citoyenne pour le climat¹ est organisé en 7 thématiques (consommer, produire et travailler, se déplacer, se loger, se nourrir, constitution, financement). Une thématique comprend entre 3 et 12 objectifs. L'ensemble des propositions a été analysé d'un point de vue juridique, avec des « points d'attention » produits par le comité légistique, et 98 mesures et sous-mesures ont fait l'objet d'une transcription légistique spécifique avec proposition de modification du droit (pour certaines mesures, aucune modification de la loi n'était nécessaire ; pour d'autres le comité légistique n'a pas été en mesure de proposer des transcriptions).

Pour organiser cette *Étude* et donner à voir autrement le travail de la CCC, nous n'avons pas suivi la répartition des mesures par ces grandes thématiques, mais fait le choix de répartir les propositions en quatre catégories, mettant en avant la nature de l'apport de la CCC : (1) celles qui proposent un arbitrage plus volontariste que l'existant ; (2) celles qui se distinguent par leur cohérence d'ensemble ; (3) celles qui proposent un nouveau regard, un pas de côté ; (4) enfin les propositions ou les dimensions qui peuvent manquer.

Pour réaliser cette évaluation qualitative, nous nous sommes principalement basés sur l'analyse du rapport final. Nous avons également mobilisé notre suivi et observation des débats *in situ* lorsqu'ils permettaient de mieux apprécier les propositions des citoyens et de mieux comprendre les intentions. Michel Colombier, directeur scientifique de l'Iddri, était membre du Comité de gouvernance chargé d'organiser les travaux de la Convention ; Sébastien Treyer, directeur de l'Iddri, était membre du Groupe d'appui, un groupe d'experts auquel pouvaient faire appel les citoyens, par exemple sur l'évaluation de l'impact des mesures ; Nicolas Berghmans, chercheur senior Climat et Énergie à l'Iddri, a fait partie du groupe de chercheurs observateurs du processus ; et Mathieu Saujot, chercheur senior Modes de vie en transition à l'Iddri,

est intervenu en tant qu'expert lors d'une audition du groupe « Se déplacer ».

Pour juger de l'apport des propositions de la CCC, nous nous sommes basés sur notre connaissance des débats et propositions existants ainsi que sur des travaux récents comme l'étude de l'Iddri « Évaluation de l'état d'avancement de la transition bas-carbone en France » publiée fin 2018 et qui propose un panorama des leviers d'action existants et des impacts sur le niveau d'émissions, ou encore les deux rapports annuels du Haut Conseil pour le climat, qui font le bilan des avancées de la transition et des grands enjeux pour la mettre en œuvre. Nous avons cherché à remettre en contexte les propositions des 150 citoyens, afin de réaliser cette évaluation qualitative des avancées qu'elles permettent. Pour ce faire, notre analyse a considéré l'ensemble des thématiques mais ne prétend toutefois pas à l'exhaustivité.

Précisons enfin le périmètre de l'étude : nous analysons le contenu des propositions de la CCC et non la façon dont elles sont aujourd'hui appropriées, discutées et modifiées dans le cadre des processus politiques devant mener à la loi correspondante. Nous avons fait ce choix afin de clairement distinguer la phase « officielle » de travail de la CCC, qui s'est terminée par la rendu du rapport final et le discours du Président de la République le 29 juin 2020, de la phase suivante où ce travail a été mis en discussion, avec la participation d'une partie des 150 citoyens et de l'association qu'ils ont créée. Le bilan final de la CCC, incluant cette phase de construction de la loi, ne pourra à notre sens être fait de manière satisfaisante qu'une fois ces propositions traduites dans la loi, et la loi votée. C'est avec ce recul suffisant que l'on pourra alors faire ce bilan global.

¹ <https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/pdf/ccc-rapport-final.pdf>

ENCADRÉ 149 MESURES ISSUES D'UN TRAVAIL DE CO-CONSTRUCTION DE HUIT MOIS²

La Convention citoyenne pour le climat (CCC) a rassemblé 150 citoyens participants tirés au sort réputés représentatifs de la diversité de la société française³, chargés de « définir des mesures structurantes pour parvenir, dans un esprit de justice sociale, à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 »⁴. Ce mandat était assorti d'un engagement de la part du gouvernement français d'appliquer « sans filtre » les recommandations de la convention sous la forme appropriée – application réglementaire directe, transmission au Parlement pour application législative ou référendum –, la CCC pouvant formuler un avis sur la forme la plus appropriée. Cette promesse du « sans filtre » communiquée au grand public et devant les citoyens de la CCC ne reposait sur aucun mécanisme institutionnel existant, mais engageait symboliquement le gouvernement à donner suite aux recommandations de la CCC. Elle a aussi orienté le travail de la convention vers l'objectif de rendre ses propositions les plus applicables possible et donc de viser, au-delà de leur formulation, une traduction juridique précise.

Les travaux de la convention pilotés par un comité de gouvernance formé de 15 personnalités désignées⁵ et complété à tour de rôle par deux citoyens tirés au sort parmi les 150 participants, se sont étalés sur une période de huit mois, d'octobre 2019 à juin 2020⁶ (voir Figure 1). Six sessions de deux jours et demi ont été organisées au Conseil économique, social et environnemental (CESE)⁷,

suivies d'une septième dédiée au vote sur les propositions, leur mode de transmission et les différentes composantes du rapport final⁸.

Lors des sessions au CESE, le travail des citoyens a combiné des ateliers de travail en groupes thématiques (consommer, produire et travailler, se déplacer, se loger, se nourrir) et des sessions en plénière réunissant l'ensemble des citoyens participants pour traiter des dimensions organisationnelles de la convention, les enjeux transversaux à l'ensemble des groupes de travail comme le socle de connaissance initiale ou la question du financement, les enjeux organisationnels de la convention et les votes organisés lors des différentes sessions. Chaque citoyen a été tiré au sort pour participer tout au long de la convention à l'un des cinq groupes thématiques au sein desquels une large majorité des mesures ont été élaborées. La présentation des mesures de la CCC dans le rapport final reprend ainsi logiquement la structuration des cinq groupes thématiques désignés.

Lors des sessions, les citoyens ont auditionné plus de 130 intervenants mobilisés par le Comité de gouvernance sur la base de leur expertise ou à la demande des citoyens⁹. Ils ont aussi été accompagnés par deux groupes d'experts chargés de soutenir leurs travaux. Un comité légistique composé de six personnes a été chargé d'accompagner la formulation juridique des propositions des citoyens. Un deuxième groupe d'appui¹⁰ et composé d'experts de solutions et politiques de décarbonation a également été formé pour accompagner le travail des citoyens en intervenant de façon continue lors des sessions dédiées à la formulation des propositions de la convention, lors de sessions de travail à distance entre les sessions et *via* des retours écrits sur les propositions des citoyens. Enfin, il convient de préciser qu'au cours de ces huit mois, certains citoyens ont également de leur propre initiative rencontré des acteurs de la société civile, politiques ou organisé des débats qui ont pu inspirer leur travail. Les mesures proposées par la CCC peuvent donc être considérées comme le fruit d'un travail de co-construction de 150 citoyens en interaction avec plusieurs groupes d'acteurs au sein de la convention mais aussi en dehors.

Trois phases de travail peuvent être distinguées. Une phase initiale (sessions 1 et 2) de familiarisation avec les enjeux de la transition climatique en plénière et au sein des groupes thématiques. Une seconde phase (sessions 2 à 5) de formulation de propositions lors de laquelle le travail

2 Adrien Fabre & Bénédicte Apouey & Thomas Douenne & Louis-Gaëtan Giraudet & Jean-François Laslier & Antonin Macé (2020). « Convention citoyenne pour le climat : les citoyens de la Convention comparés à des échantillons représentatifs de la population française. Note de travail ». PSE Working Papers ; Convention citoyenne pour le climat (2020). « Les propositions de la Convention citoyenne pour le climat », rapport final.

3 Un résumé du processus de sélection et des est disponible sur le site internet de la convention citoyenne pour le climat : <https://www.conventioncitoyenne-pourleclimat.fr/>. Pour une discussion de la représentativité de la convention citoyenne voir le travail de comparaison des points de vue exprimés par les citoyens membres de la Convention Citoyenne pour le Climat avec un échantillon représentatif de la population générale française dans (Fabre A. et al, 2020)

4 Lettre de mission du Premier ministre Edouard Philippe à la Convention Citoyenne pour le Climat, 2 juillet 2019 : <https://www.conventioncitoyenne-pourleclimat.fr/wp-content/uploads/2019/09/lettre-de-mission.pdf>

5 La composition du comité de gouvernance est disponible sur le site internet de la Convention Citoyenne pour le Climat : <https://www.conventioncitoyenne-pourleclimat.fr/comite-gouvernance/>

6 Le calendrier initial prévoyait six sessions de travail s'étalant sur un calendrier plus resserré entre octobre 2020 et février 2021 mais le calendrier a été allongé deux fois en raison des conséquences des grèves contre la réforme proposée du régime de retraite puis la crise sanitaire du COVID-19

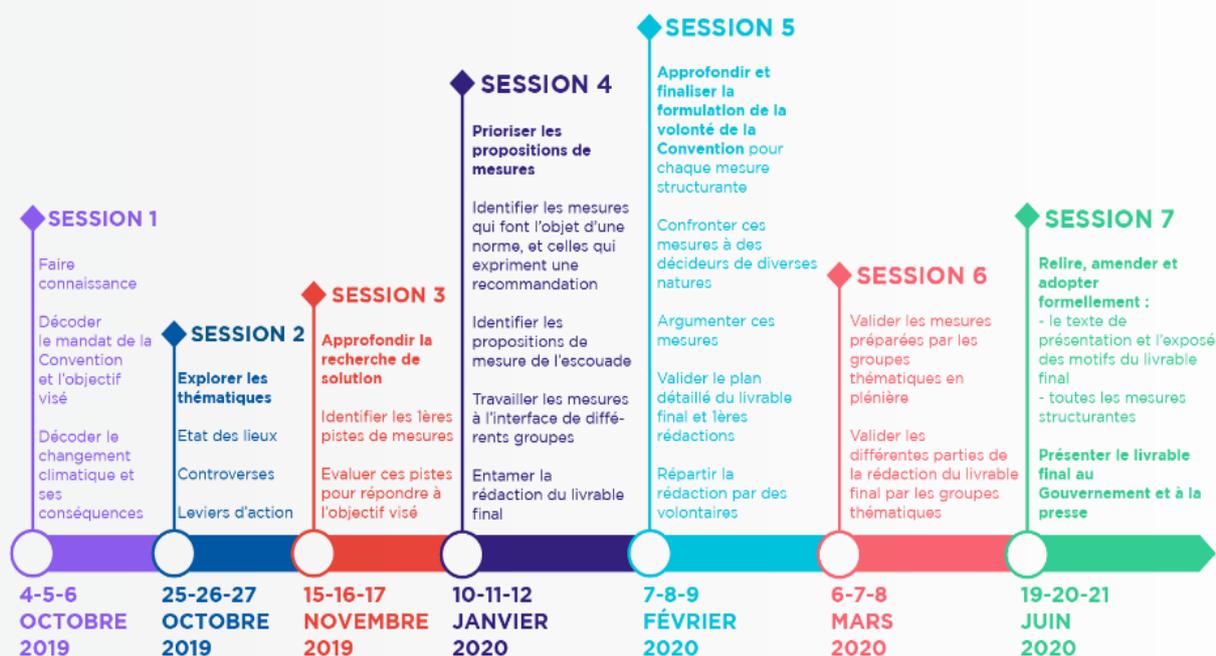
7 Le Conseil économique, social et environnemental est la troisième assemblée constitutionnelle de la République après l'Assemblée nationale et le Sénat. Il a un rôle consultatif et réunit les différentes composantes de la société civile organisée.

8 Convention Citoyenne pour le Climat (2020), « Les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat », rapport final

9 La liste des intervenants est disponible sur le site internet de la Convention citoyenne pour le climat : <https://www.conventioncitoyennepourleclimat.fr/intervenants/>

10 La composition du comité légistique et du groupe d'appui peut être consulté sur le site internet de la Convention citoyenne pour le climat : <https://www.conventioncitoyennepourleclimat.fr/groupe-appui/>

FIGURE 1. Calendrier des sessions de travail de la Convention citoyenne pour le climat

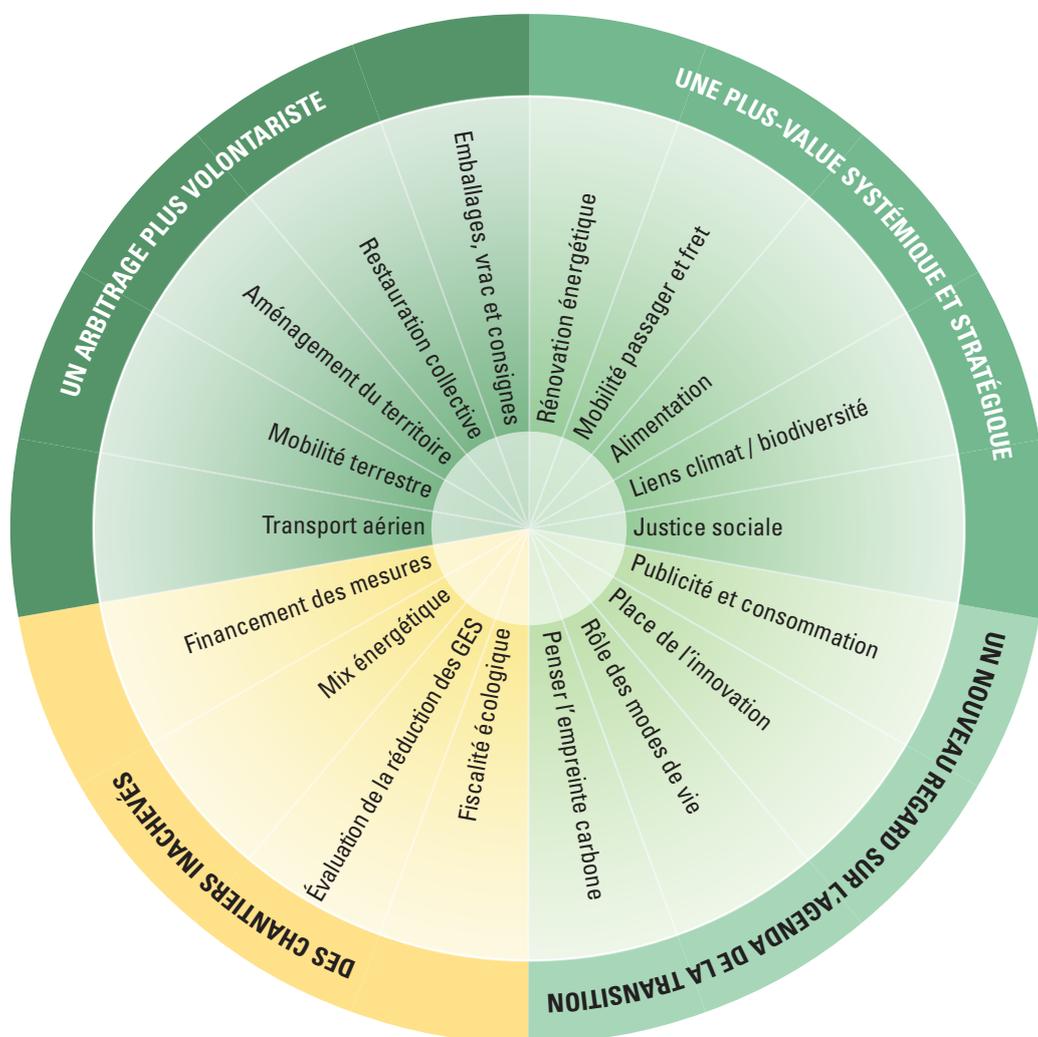


en groupe thématique a été prédominant et quelques séquences en sous-groupe ou à 150 ont été organisées sur des enjeux transversaux, en particulier celui du financement de la transition. Enfin, une phase de finalisation (sessions 5 à 7) lors de laquelle les mesures préparées en groupe thématique ont été discutées par l'ensemble des citoyens, certaines ajustées, traduites juridiquement avec l'appui du comité légistique et votées lors de l'ultime session.

Lors de cette ultime session, les 150 mesures proposées ont été organisées en 46 objectifs thématiques cohérents contenant entre 1 et 10 des 150 mesures proposées par les citoyens soit 3,3 mesures en moyenne. Ce vote organisé lors

de la session 7 sur chacun de ces objectifs a révélé un soutien généralement très fort avec une approbation d'au moins 85 % pour 44 des 46 objectifs, une approbation de 59 % pour la réduction de la vitesse sur autoroute à 110 km/h et un rejet à 65 % de la réduction du temps de travail hebdomadaire à 28 heures par semaine. C'est l'ensemble de ces mesures qui est discuté dans la suite de cette étude.

SCHÉMA RÉCAPITULATIF. Notre évaluation des apports de la Convention Citoyenne pour le climat en quatre catégories



Source : Iddri.

1. UN ARBITRAGE PLUS VOLONTARISTE

Figurent dans cette partie des propositions qui nous semblent aller un cran plus loin que l'existant. Ces propositions sont rarement inédites et elles ont pu être préalablement portées, dans une formulation plus ou moins proche, par des parties prenantes ou des parlementaires. Mais ce niveau d'ambition n'était en général pas suffisamment consensuel, voire pouvait apparaître comme radical, notamment pour les acteurs économiques, et certaines propositions n'ont donc pas été adoptées.

La lecture du rapport de la CCC montre que les citoyens ont cherché à avoir une vision d'ensemble de l'existant, grâce aux auditions des experts et à des échanges avec le groupe d'appui, et à la comparer aux ambitions de la France afin d'identifier les points à renforcer¹¹. Concrètement, cela implique de modifier certaines mesures afin de « passer du possible au certain » ou « de passer d'un champ d'application aujourd'hui limité à une application systématique » (cf. p. 161 à propos de la mobilité). Ce faisant, les citoyens identifient un chemin qui leur paraît acceptable et crédible.

SE DÉPLACER

a) Transport aérien [p. 252] [SD-E1 à E7]¹²

S'appuyant sur un haut niveau de soutien dans le vote final (Oui : 88 %), les propositions des citoyens reflètent les limites des solutions technologiques d'ici à 2030 et donc la nécessité de maîtriser la place du transport aérien lorsque cela est possible. Ainsi la convention propose-t-elle notamment de renforcer

l'éco-contribution kilométrique, d'organiser progressivement la fin des vols intérieurs disposant d'une alternative (trajet de moins de 4h en train) et d'interdire la construction de nouveaux aéroports¹³ ou leur extension. Ces propositions permettent à la fois de mettre sur la table un sujet sur lequel il n'y avait pas réellement de politiques ambitieuses et ainsi favoriser le débat sur cette question, mais aussi de sortir d'une forme de non-dit sur les contradictions des politiques actuelles. Par exemple, comment prévoir des extensions d'aéroports et viser la neutralité carbone alors que les solutions technologiques sont encore bien incertaines¹⁴ ? Comment accepter une fiscalité des carburants croissante pour la mobilité terrestre quand le secteur aérien est exonéré d'une telle contribution ? Si des propositions de la société civile et des parlementaires existaient concernant l'aviation¹⁵, elles pouvaient certainement apparaître comme « radicales ». En les remettant à l'agenda, la CCC invite à traiter ces contradictions¹⁶. Enfin, un point notable de la proposition sur les vols intérieurs est d'identifier les « silos » existants de mobilité (aérien et train), qui ne sont pas organisés de façon coordonnée, et de mettre également en discussion la question de la vitesse du temps de parcours (ce qui fait aussi le lien avec la proposition des 110 km/h sur autoroute).

b) Mobilité terrestre [p. 160]

La CCC reconnaît sur ce sujet qu'il existe déjà beaucoup de choses, mais considère qu'il faut passer à la vitesse supérieure et renforcer l'ensemble (p. 161), comme en témoignent plusieurs mesures :

¹¹ Par exemple, les citoyens ont pris connaissance de l'écart entre les conclusions des consultations des Etats généraux de l'Alimentation et les dispositions finalement arbitrées ensuite dans la loi Egalim : ils ont ensuite jugé que certaines recommandations des Etats généraux devaient être rappelés, ou bien que les moyens de mis en œuvre devaient être renforcés (p. 316).

¹² Cet acronyme renvoie à la nomenclature des mesures, présentée en annexe.

¹³ Avec une exception : « Son application pour Mayotte devra se faire sous réserve d'étude d'impact, puisque l'île ne dispose pas à ce jour d'infrastructure aéroportuaire suffisamment développée pour être desservie convenablement et sortir de son insularité » (p. 255).

¹⁴ Voir exemples récents en Europe sur ce débat : Aéroport de Vienne : <https://ejatlas.org/conflict/vienna-third-runway-airport-expansion> ; Aéroport de Londres : <https://www.theguardian.com/environment/2020/feb/27/heathrow-third-runway-ruled-illegal-over-climate-change>

¹⁵ Voir par exemple lors de l'examen de la loi LOM : <https://reseauactionclimat.org/tribune-transport-aerien-et-climat-il-est-temps-datterrir/>

¹⁶ Voir les réunions de concertation prévues par le ministère : <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/faux-depart-pour-le-debat-sur-lavenir-du-transport-aerien-en-france-1241856>

- **Plan vélo** [SD-A2.3]: sur la base d'une comparaison avec les financements dédiés au vélo dans les pays européens les plus avancés dans ce domaine (p. 176), la convention propose de quadrupler le financement national du plan vélo (50 > 200 M€/an) ; ce qui peut être interprété comme une mise en cohérence entre les ambitions affichées de l'État¹⁷ et les moyens mis en œuvre.
- **Changement des règles de l'indemnité kilométrique**¹⁸ [SD-A1.2]: les citoyens proposent d'aller au bout de la logique et des réformes des dernières années en retirant l'indexation sur la puissance du véhicule afin d'enlever toute incitation à choisir un véhicule plus énergivore.
- **Renforcer les moyens d'une transition vers un parc de véhicules propres** (p. 213) [SD-C1.1 à C1.8] : les citoyens proposent un bouquet de changements permettant de renforcer l'ensemble des dispositifs, incluant notamment un renforcement du bonus et du malus, un outil pour faciliter l'équipement en véhicule propre (prêt à taux zéro) et des incitations (vignette verte pour l'accès à certains services).
- **110 km/h sur autoroute** [PT3.1]. Cette proposition a fait débat, avec un vote relativement serré (59 % oui-40 % non) au terme d'un débat nourri dans lequel les citoyens ont clairement identifié les difficultés d'acceptabilité (p. 185), mais considéré dans le même temps que cet appel à la « sobriété » était légitime et finalement la seule réponse cohérente avec l'affirmation d'une urgence à agir dès maintenant, alors que les nécessaires évolutions plus structurelles (ex. changement de mode de transport ou changement technologique) mettront du temps à se déployer. Cette proposition est aussi emblématique car elle questionne notre rapport espace-temps, ce qui est une dimension de nos modes de vie mais aussi un élément qui structure sur le long terme les choix de mode (voiture *versus* train) et les choix techniques (ex. taille des batteries et autonomie des véhicules électrique). Cette mesure a toutefois fait l'objet d'un joker présidentiel lors du discours du 29 juin, Emmanuel Macron déclarant notamment vouloir éviter que le travail de la CCC ne soit résumé à cette unique mesure clivante, et que les habitants de territoires enclavés ne se sentent stigmatisés¹⁹.

SE LOGER

c) Aménagement du territoire [SL3.1 à 3.4]

Les citoyens proposent ici aussi un ensemble de mesures visant à renforcer les efforts de lutte contre l'artificialisation des sols (p. 298-301). La proposition de « prendre immédiatement des

¹⁷ Multiplier par 3 la part du vélo dans nos déplacements d'ici à 2024 https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/09/dossier_de_presse_-_plan_velo_-_vendredi_14_septembre_2018.pdf

¹⁸ Dispositif des « frais réels » permettant de retirer de son revenu fiscal ses dépenses de mobilité liées au travail.

¹⁹ Voir le discours ici : <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/06/29/le-president-emmanuel-macron-repond-aux-150-citoyens-de-la-convention-citoyenne-pour-le-climat>

mesures coercitives pour stopper l'aménagement de zones commerciales périurbaines très consommatrices d'espace » est une bonne illustration d'un arbitrage plus volontariste sur un sujet repéré par tous, mais hautement conflictuel, question qui semble d'ailleurs avoir trouvé un écho auprès du Président de la République, avec l'annonce d'un moratoire²⁰. Dans un contexte de réponses politiques insuffisantes et de poursuite de l'artificialisation²¹, où la gestion de la consommation d'espace est en France la résultante d'un assemblage complexe de documents de planification à différentes échelles, permettant une certaine souplesse aux arbitrages locaux, les citoyens envoient ici un signal fort qu'il y a là un enjeu d'ordre national, nécessitant une action rapide.

SE NOURRIR

d) Renforcement loi EGAlim sur la restauration collective [SN1.1.1 à 1.1.9]

L'approche systémique des citoyens concernant la transition des systèmes agroalimentaires sera analysée dans la partie suivante. Nous voulons ici donner une illustration d'un arbitrage plus volontariste de l'existant. En proposant un renforcement important des actions sur le volet restauration collective, les citoyens font le constat que la récente loi EGAlim (2018) va dans le bon sens, mais ne dispose pas des moyens suffisants (p. 316) : le dimensionnement de la politique publique n'a pas été le bon. Or la restauration collective semble importante pour les citoyens, car ils considèrent qu'elle peut à la fois faire évoluer l'assiette des consommateurs et la production agricole et agroalimentaire (p. 315), et qu'elle est donc un levier essentiel pour lancer la transition. La convention propose ainsi 9 mesures pour renforcer les moyens de mise en œuvre (alliant soutien financier, outil de partage de bonnes pratiques et de contrôle, modification de la réglementation nutritionnelle, extension à la restauration collective privée des mesures ne concernant que la restauration publique²², etc.). Par exemple en proposant deux repas végétariens par semaine plutôt qu'un à partir de 2025, en étendant à la restauration collective privée les dispositions de la loi Egalim dès 2025 ce qui inclut un objectif de 50 % de produits de qualité et durables (dont 20 % de produits issus de l'agriculture biologique) et une diversification des sources de protéines.

²⁰ Voir ici le discours d'Emmanuel Macron le 29 juin 2020 devant la CCC : <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/06/29/le-president-emmanuel-macron-repond-aux-150-citoyens-de-la-convention-citoyenne-pour-le-climat> et la proposition parlementaire du 2 juin en écho : http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15b3040_proposition-loi Les débats qui ont suivi ont également mis l'accent sur les projets d'extension et non pas seulement sur les nouveaux projets.

²¹ Voir par exemple le récent *Document de propositions* Iddri sur le sujet de l'artificialisation et sur les politiques mises en place : https://www.iddri.org/sites/default/files/PDF/Publications/Catalogue%20Iddri/D%C3%A9cryptage/201902-IB0219-AC%20artificialisation%20France_0.pdf

²² Voir le tableau p. 4 de ce document pour prendre la mesure des renforcements et le périmètre d'extension aux acteurs privés : https://www.inao.gouv.fr/content/download/3309/29857/version/1/file/2001_Mesures-LoiEgalim_BRO_BD.pdf

CONSUMER

e) Limiter le suremballage et développer le vrac et les consignes [C3.1 à 3.4]

Dans ce domaine, les citoyens proposent de renforcer les arbitrages de la récente loi pour l'économie circulaire, par exemple en rapprochant l'horizon de fin de mise sur le marché des emballages plastiques à usage unique de 2040 à 2030. Les citoyens proposent également une obligation d'implantation du vrac dans les magasins et le retour de la consigne pour le verre. Au-delà de la faisabilité technico-économique de ces mesures, on peut les voir comme un moyen de mettre sous tension l'ensemble des acteurs, afin de tenir le rythme mais aussi de répondre à une forme d'incompréhension des citoyens face à cet objectif mis à long terme alors que la question est déjà identifiée très concrètement par la population (consigne, plastique). Cette mesure, comme la précédente, sans être déconnectée du diagnostic scientifique sur le climat, témoigne d'un pas de côté des citoyens de la convention par rapport à une vision purement climatique de leur mandat vers une autre préoccupation environnementale déjà très ancrée dans la vision sociétale : la lutte contre l'accumulation de déchets. Il est intéressant de le noter et de constater qu'elle a été retenue malgré une notation « impact climat » faible par le groupe d'appui.

2. UNE PLUS-VALUE SYSTÉMIQUE ET STRATÉGIQUE

Dans cette partie, nous décrivons l'apport de la convention en termes d'approche systémique. Dans de nombreux cas, la volonté de tenir ensemble plusieurs objectifs, d'entraîner l'ensemble des acteurs dans une transition ambitieuse et de montrer que l'on peut bâtir ces mesures dans un esprit de justice sociale a abouti à la combinaison de plusieurs mesures et leviers complémentaires. Les citoyens le décrivent ainsi pour la thématique Se nourrir (p. 312) : « nous entendons mobiliser des leviers d'action pour réduire les émissions, qui agissent comme un ensemble. Il nous semble important d'agir sur l'ensemble de la chaîne de production alimentaire en partant du consommateur jusqu'à l'agriculteur ». Cette attention à l'effet combiné de plusieurs mesures se retrouve dans de nombreuses autres objectifs thématiques (par exemple dans l'inclusion de soutiens financiers pour la rénovation en soutien à l'obligation de rénovation du bâtiment), mais aussi justifie la mobilisation de certains leviers permettant d'ancrer plus généralement l'action sur le climat dans l'ensemble des secteurs comme les mesures visant à changer l'information fournie aux consommateurs *via* la réglementation de la publicité ou d'utiliser l'éducation et la formation.

Par cet ensemble d'actions et cette façon de prendre les questions, les citoyens explicitent parfois une façon de regarder le problème et les solutions, et donnent ainsi une direction à l'action climatique.

2.1. Des paquets cohérents de mesures

SE LOGER

a) Associer obligation de rénovation, accompagnement et dispositifs financiers au sein d'une approche intégrée (p. 266) [SL1.1 à 1.5]

Les propositions des citoyens visent un renforcement substantiel²³ de tous les leviers d'action sur la rénovation énergétique des bâtiments, articulé autour d'une obligation de rénovation élargie et beaucoup plus ambitieuse. Les apports des citoyens sont multiples : tout d'abord en inscrivant l'obligation de rénovation dans le temps long (2040 et au-delà, avec un démarrage dès 2024 pour les maisons individuelles), avec une mise en place progressive en fonction des segments du parc de bâtiments et de la performance initiale. Cela doit participer à mettre sous tension l'ensemble du système. Ensuite, en articulant cette obligation avec l'impératif d'une rénovation « performante » (viser la classe énergétique A, B ou exceptionnellement C après travaux). Enfin, en essayant d'identifier l'ensemble des dispositifs qui seront nécessaires pour rendre cette obligation viable et acceptable pour tous les acteurs, insistant sur l'accompagnement, les dispositifs de financement et l'aide à la structuration de l'offre de rénovation.

En ce sens, la convention acte que l'opposition traditionnelle entre logique incitative et logique punitive ne tient plus, mais que les deux doivent être articulées au sein d'un dispositif systémique, visant à intégrer un signal fort pour l'ensemble du marché (l'obligation généralisée à terme), en proposant en contrepartie un engagement public fort sur l'accompagnement et les outils de financement adaptés aux différentes catégories de ménages pour le reste à charge (et notamment aux plus modestes). Enfin, les travaux de la convention s'écartent de la logique des « petits gestes » de rénovation pour mettre en avant le besoin de cohérence systémique en ce qui concerne l'orientation de l'ensemble des dispositifs (réglementaires et incitatifs) en faveur de la rénovation énergétique très performante ou « BBC » (bâtiment basse consommation), peu mise en œuvre dans le contexte actuel. Ce faisant, on peut identifier dans les travaux de la convention une vision stratégique qui manquait pour coordonner et orienter l'ensemble des dispositifs existants, mais aussi pour fixer un tempo acceptable et efficace de changement.

²³ Pour un approfondissement sur la question de la rénovation, voir : <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/renovation-energetique-queelles-perspectives-pour-les-0> et <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/la-renovation-energetique-dans-le-plan-de-relance>

SE DÉPLACER

b) La mobilité

Dans la mobilité, la réflexion des citoyens ne s'est pas limitée au changement technologique représenté par le véhicule électrique, solution au cœur de la majeure partie des travaux de référence sur le décarbonation du secteur²⁴. Pour les citoyens, c'est bien en « accompagnant la transition pour utiliser les transports autrement, en les combinant, en réaménageant le territoire pour permettre cette évolution, [que] nous pourrions mieux nous déplacer et transporter autrement les marchandises (et parfois moins), tout en garantissant une justice sociale » (p.160). Une grande attention a ainsi été portée aux disparités sociales et territoriales, et aux conditions permettant d'utiliser l'ensemble des alternatives adoptant ainsi une approche « système » de la mobilité. Et la réflexion en termes de cycle de vie, intégrant l'impact GES de la construction des véhicules thermiques et électriques, a certainement joué un rôle pour aller vers cette vision de la mobilité future (voir la section de la partie 3 sur le critère poids).

Concrètement, cela conduit tout d'abord les citoyens à traiter ensemble transport terrestre de passagers, transport de marchandises et transport aérien, puis à revisiter l'ensemble des mesures ayant un impact sur la mobilité quotidienne : incitation financière à renforcer ou à réduire pour modifier les habitudes de mobilité (ex. indemnité kilométrique, forfait mobilité durable) et les choix d'acquisition de véhicule (bonus/malus, nouvelles infrastructures [ex. parking relais], modification des infrastructures existantes [ex. voies réservées], soutien aux nouvelles offres [ex. Plan vélo]). L'objectif affiché de renforcer les alternatives à la voiture individuelle (p. 173) s'appuie sur cet ensemble, complété par un paquet de mesures (p. 189) visant à renforcer la place du train (hors grandes lignes) : réduction du taux de TVA, généralisation des politiques tarifaires des régions les plus volontaristes, investissement dans les infrastructures et le matériel roulant (en lien avec les mesures pour le transport de marchandises).

c) Transport de marchandises [SD-B1.1 à 1.7]

Dans ce domaine, la convention a insisté sur certaines articulations systémiques²⁵ entre les caractéristiques de la demande

²⁴ Nous considérons ici les débats à l'échelle nationale et internationale. C'est notamment le cas dans un contexte où la réglementation européenne sur les émissions des véhicules neufs est un outil politique majeur pour la réduction des émissions. Cela se reflète par exemple dans les travaux de référence menés côté société civile par l'ONG européenne Transport & Environment (<https://www.transportenvironment.org/>). Au niveau de l'expertise internationale, en lien avec les négociations internationales sur le climat, la plupart des scénarios de décarbonation du secteur des transports se focalisent sur ces solutions technologiques pour les véhicules individuels. Voir Lefèvre J, Briand Y, Pye S, Tovilla J, Li F, Oshiro K, Waisman H, Cayla J-M and Zhang R 2020 A pathway design framework for sectoral deep decarbonization: the case of passenger transportation *Climate Policy* 1–14

²⁵ Pour un travail récent sur les changements systémiques de ce secteur pour la décarbonation, voir l'étude coordonnée par l'Iddri avec ses partenaires <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/rapport/trajec-toires-de-decarbonation-profonde-du-transport-de>

et la pertinence de certaines offres de services : l'objectif de « report modal » vise ainsi en priorité les flux de transport « longues distances » (p. 197). Les citoyens ont autour de cet objectif proposer des leviers d'aménagement du territoire et des infrastructures à réaliser « en priorité » (p. 191, p. 199), un ensemble d'incitations économiques pour favoriser l'usage de carburants plus propres et les alternatives à la route, des réglementations des activités de transport pour favoriser les bonnes pratiques d'éco-conduite auprès des chauffeurs (p. 200) et une mesure visant à responsabiliser les commanditaires (p. 201-202).

SE NOURRIR

d) Se nourrir (p. 312)

Le constat des citoyens est que l'ensemble actuel de mesures, programmes et actions n'est pas parvenu à déclencher un changement dans l'assiette des Français à la hauteur des besoins (p. 312). La focale systémique est présente dès le début de leurs propositions (p. 313) lorsqu'ils présentent le défi comme la combinaison d'un changement dans la consommation et d'un changement dans la production agricole. Alors que de nombreux travaux se focalisent sur les choix du consommateur final, cette attention à la totalité du système agroalimentaire est notable. De même, alors que les discours sur la transition sont parfois tentés de faire porter une part disproportionnée de la responsabilité sur les agriculteurs, la convention part du principe que c'est l'ensemble de la chaîne agroalimentaire qu'il faut faire évoluer pour créer les conditions d'un changement amont des systèmes agraires.

Pour construire leurs propositions, les citoyens sont partis des débats liés aux États généraux de l'alimentation et à la réforme de la Politique agricole commune pour indiquer l'ensemble des mesures qui doivent être prises quant à l'information des consommateurs, les marchés publics, les négociations dans les filières ou la construction de filières comme les protéagineux, et les politiques visant directement l'accompagnement du changement pour les agriculteurs. Ils ont également intégré cette question agricole au premier rang des enjeux de négociation des accords commerciaux (p. 370) [SN4.1.1]. Enfin, et même si cela n'est pas directement lié à des enjeux climatiques, les citoyens ont également fait des propositions concernant les produits très ou ultra transformés (p. 392) [SN6.1.1 à 6.1.4]: une cohérence est en effet envisagée entre des produits moins transformés²⁶ et plus bruts et une alimentation meilleure pour la santé et pour l'environnement. Conscients du rôle central de l'industrie alimentaire à la fois pour les agriculteurs et les consommateurs, les citoyens considèrent que réduire la part d'aliments très transformés est un moyen d'accompagner de manière systémique les transitions de l'offre (production agricole) et de la demande (consommation).

²⁶ En cohérence avec la proposition non retenue de réduction du temps de travail, étant donné que la consommation de produits transformés est aussi en lien avec le temps restreint alloué à la cuisine.

Enfin, en visant 50 % des terres en agroécologie en 2040 (p. 337) [SN2.1.1], la convention donne une direction claire sur la transition agricole. En effet, les citoyens définissent leur vision de l'agroécologie de manière volontariste (sortie des pesticides) et portent un regard sur la transition agricole qui va bien au-delà de la seule réduction des émissions de GES, et de leur mandat lors de cette convention, en intégrant les enjeux de biodiversité, de pesticides et d'usage des sols²⁷. Ils considèrent en effet que ces dimensions font partie intégrante de la transition dont a besoin le système agroalimentaire.

2.2. Une interprétation plus globale de leur mandat

TRANSVERSAL

e) Une transition climat qui prend en compte la biodiversité [PT8.1]

Conscients que « la lutte contre le réchauffement climatique et la lutte pour la préservation de la biodiversité sont deux manières de contribuer à la préservation des conditions de la vie sur Terre » et sont « intimement liées » (p. 121), les citoyens ont choisi d'aller au-delà du mandat explicite de la CCC portant sur la réduction des gaz à effet de serre, pour adopter une focale écologique plus large. Dans un contexte où « la science, la gouvernance internationale et la société civile continuent de cloisonner les réponses au changement climatique et à la biodiversité » (Deprez *et al.*, 2019)²⁸, ce parti-pris (et les 95 occurrences du terme « biodiversité » dans le rapport final) ne doit pas être minimisé. En adoptant cette vision d'ensemble, qui s'est également traduite par la proposition de légiférer sur le crime d'écocide (p. 399), les citoyens peuvent permettre de faire un pas en avant vers une meilleure connexion entre biodiversité et changement climatique dans les stratégies publiques.

f) Justice sociale

« Comment réduire d'au moins 40 % par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, dans un esprit de justice sociale ? » : telle était la question qui a été posée à la convention. Les citoyens ont considéré la justice sociale comme « un des moteurs de la transition » (p. 9). Si les travaux de la convention n'ont pas détaillé une vision transversale ni même un objectif dédié de justice sociale, de nombreuses mentions dans le rapport révèlent que ce principe a servi de guide, de

filtre pour analyser leurs propositions qui se retrouvent dans les arbitrages sur le cadrage de leur travaux et les outils mobilisés. Les délibérations de la CCC ont par ailleurs, à de nombreuses reprises, donné lieu à des confrontations de points de vue sur la justice sociale.

- En plusieurs endroits du rapport, des mesures spécifiques sont identifiées comme indispensables pour assurer la justice sociale de l'ensemble du programme d'action : c'est le cas par exemple des mesures spécifiques d'accompagnement à la rénovation pour les ménages modestes (p. 271) [SL1.4] ou de la juste rémunération des agriculteurs, qui se traduit notamment par l'attention accordée aux négociations tripartites (p. 327) [SN1.2.1].
- Le principe de justice sociale est aussi mobilisé pour justifier la conception de paquet de mesures et les conditions de mise en œuvre, par exemple pour ajuster la modification de l'indemnité kilométrique dans la mobilité (p. 167) [SD-A1.2] ou pour définir une régulation possible de la publicité pour les soldes, tout en reconnaissant l'intérêt de cette pratique commerciale pour les ménages modestes et donc à préserver (p. 27). C'est aussi le cas pour les orientations retenues par les citoyens dans le domaine de la fiscalité : le principe de justice sociale les conduit à vouloir instaurer une nouvelle tranche d'imposition sur le revenu ou à augmenter l'assiette fiscale des plus hauts patrimoines privés (p. 427). Les citoyens proposent également d'instaurer une taxe sur les dividendes versés par les entreprises²⁹, dans une logique de participation de tous aux efforts de transition.
- Dans d'autres cas, ce principe semble avoir été le fil directeur de débats entre les citoyens afin de juger du caractère possible et souhaitable d'un changement, comme pour la mobilité (où les crises des « Gilets Jaunes » et des « Bonnets Rouges » ont sous-tendu la réflexion, p. 160 et 161), ou pour juger de sa compatibilité avec certaines propositions, comme discuté pour la sobriété numérique (p. 157 : les citoyens considèrent que la sobriété numérique peut être vue comme un vecteur d'égalité sociale).
- Le principe de justice sociale a eu un impact sur le cadre de la réflexion : il justifie selon les citoyens d'élargir leur réflexion au-delà du climat pour y intégrer les enjeux de biodiversité et de limites environnementales (p. 121) car c'est bien l'ensemble de ce système Terre qui constitue la base pour la vie de l'humanité, et dont le dérèglement touche particulièrement les populations les plus vulnérables. Ce principe incite également à avoir un souci particulier pour les territoires ultra-marins (par ex. p. 20).

²⁷ À l'échelle française comme européenne, il y a en effet aujourd'hui une diversité de visions sur la transition à réaliser, donnant une importance contrastée à la question de la biodiversité, à la réduction des pesticides, à la gestion des sols pour boucler les cycles d'azote. Et aujourd'hui, par exemple, l'outil majeur que représente la Politique agricole commune n'est pas du tout aligné avec la transition à laquelle les citoyens se réfèrent, et qui se retrouve également dans le Pacte vert. Voir sur ce point précis l'explication du comité légistique sur le rôle central de cet outil (p. 343) et l'étude récente [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/629214/IPOL_STU\(2020\)629214_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/629214/IPOL_STU(2020)629214_EN.pdf)

²⁸ Voir l'étude de l'IDDRI sur le sujet du croisement climat-biodiversité : <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/etude-vers-une-ambition-climatique-qui-integre-mieux-la-biodiversite-et>

²⁹ Cette mesure a toutefois fait l'objet d'un joker présidentiel lors du discours du 29 juin, Emmanuel Macron considérant notamment le « besoin d'attirer des capitaux, français et étrangers, sur notre sol pour innover et changer le modèle », le fait que « Nous sommes déjà un pays qui est très fiscalisé » et « qu'accroître la fiscalité pour répondre à ce défi n'est pas la bonne manière » <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/06/29/le-president-emmanuel-macron-repond-aux-150-citoyens-de-la-convention-citoyenne-pour-le-climat>

CONSOMMER

- Le principe de justice sociale a également eu un impact sur la nature des outils de politiques publiques mobilisés pour la transition : utiliser une norme ou une réglementation a par exemple l'avantage de toucher tout le monde de manière identique, sans possibilité d'y déroger³⁰, ce qui peut être vu comme un avantage en termes de justice sociale. À condition bien sûr que l'on donne les moyens aux acteurs et individus de s'adapter à cette obligation, notamment les plus contraints (ex. l'interdiction de rouler dans certaines zones selon sa vignette Crit'Air).
- Enfin, on peut également interpréter la mise à l'agenda des mesures de limitation du temps de travail et de taxation des dividendes des entreprises comme un reflet de discussions plus profondes sur la justice sociale.

Au final, ce souci pour le mandat fixé par la lettre de mission du Premier ministre permet de considérer les propositions de la CCC comme un travail de référence sur la façon dont les citoyens perçoivent les enjeux de justice sociale et les moyens de la prendre en compte. On peut ici tenter de dégager des principes qui semblent sous-tendre les références à la justice sociale dans le rapport : sécuriser l'accès à des alternatives à toutes et tous (ex. mobilité passagers) ; attention portée au rythme d'introduction de nombreuses mesures dans la mise en œuvre de la transition ; redistribution et transparence sur l'utilisation de la fiscalité carbone (ex. ajustement carbone aux frontières de l'UE, p. 135, PT9.1) ; aboutir à un reste à charge minimale pour les rénovations des modestes (voir par ex. p. 268) ; contribution plus élevée des grandes entreprises (voir par ex. la taxe sur les dividendes, p. 427).

3. UN NOUVEAU REGARD SUR L'AGENDA DE LA TRANSITION

Dans cette partie, nous analysons des propositions qui nous semblent porter un regard original sur les actions nécessaires à la lutte contre le changement climatique. Notre analyse recouvre à la fois des propositions précises et des éléments plus transversaux, et ne prétend pas à l'exhaustivité. Nous pouvons interpréter cette originalité dans la mise à l'agenda par la nature des protagonistes – des citoyens s'appuyant sur leur expérience concrète – et par le cadrage de la convention – des groupes thématiques basés sur les usages (ex. se loger, se déplacer, se nourrir). Cela a certainement contribué à faire émerger ces questions, souvent perçues de manière plus périphérique ou même évacuées dans les discussions politiques sur la transition.

³⁰ *A contrario*, le principe même d'une taxe carbone est de préserver une certaine liberté : l'individu peut payer plus pour éviter de changer ses actions, cette capacité étant dépendante de ses marges financières.

a) Moins consommer et davantage réguler la publicité³¹ [C2.1 à 2.3]

Parmi un ensemble de propositions concernant la consommation (affichage de l'empreinte carbone, suremballage, éducation, contrôle des politiques existantes), la proposition de régulation de la publicité est peut-être l'une des plus novatrices de la CCC. Les propositions de régulation ou de réduction de la publicité ne sont pas inédites. Les collectifs « anti-pub » sont actifs depuis de nombreuses années et plusieurs rapports, provenant d'une diversité d'acteurs, ont été publiés récemment³² et des parlementaires se sont récemment interrogés sur le poids de la publicité et la manière de la réduire³³. Toutefois, dans ce contexte, les propositions des citoyens de la convention « firent l'effet d'une bombe dans le milieu publicitaire » selon l'universitaire T. Libaert³⁴, d'autant plus que le volet régulation, malgré une apparence potentiellement radicale, repose sur un fort assentiment des citoyens (Oui = 89,6 %). Considérant la surexposition des individus à la publicité, son rôle dans l'orientation du comportement et du choix des citoyens et l'apparente et fréquente contradiction avec l'esprit de l'Accord de Paris sur le climat (surconsommation, produits et services fortement émetteurs), les citoyens ont en effet proposé d'agir de manière plus énergique dans ce domaine : ils proposent d'interdire la publicité sur les produits les plus émetteurs (p. 25-26). Par exemple, les politiques publiques visant aujourd'hui à décourager la vente de véhicule émettant plus que 95gCO₂/km, les citoyens ont vu une certaine contradiction entre la publicité pour ces modèles et la lutte contre le changement climatique, et proposent ainsi d'agir. Ils proposent également de la réguler afin de réduire sa place dans nos vies quotidiennes et ainsi réduire sa capacité à générer de la consommation. Par exemple, il est proposé d'interdire les panneaux publicitaires dans les espaces publics extérieurs, et les écrans vidéos dans l'espace public, les transports en commun et les points de vente. Pour mettre en œuvre les mesures proposées, les citoyens proposent le développement d'un CO₂-Score afin d'avoir un outil pour mesurer et débattre des seuils à partir desquels sera décidée une interdiction (p. 26).

³¹ Pour des éléments complémentaires, voir la note de préparation aux réunions de concertation : <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-36157-etude-impact-mesure-ccc-publicite.pdf>

³² Publicité : pour une loi Evin climat. Greenpeace, Réseau Action Climat et Résistance à l'agression publicitaire, Juin 2020 ; Publicité et transition écologique, Géraud Guibert et Thierry Libaert, Rapport pour les ministres E.Borne et B.Poiron, Juin 2020 ; Big Corpo. Encadrer la pub et l'influence des multinationales. Initiative d'un collectif d'association, et rapport dirigé par Renaud Fossard (SPIM), Juin 2020.

³³ Voir par exemple les débats à l'Assemblée avec les députés M. Orphelin et D. Pottier lors de l'examen de la loi sur l'économie circulaire : http://videos.assemblee-nationale.fr/video.8096244_5d7949651a973.2eme-seance--orientation-des-mobilites-nouvelle-lecture-suite-11-septembre-2019

³⁴ Voir cette tribune qui explique la force de cette proposition de la CCC par rapport à l'existant : https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/08/24/la-responsabilite-du-modele-publicitaire-dans-la-transition-ecologique-est-desormais-questionnee_6049741_3232.html

La faisabilité juridique d'une telle proposition fait débat, la publicité étant protégée par le principe de liberté d'expression et de liberté d'entreprendre. Mais cela ne signifie pas que ces obstacles soient insurmontables, la loi Evin ayant justement réussi à s'imposer face à ces deux principes, du fait des enjeux de santé publique. Sa faisabilité technique peut également faire débat, notamment le développement du score carbone pour tous les produits (p. 21 et p. 29-34). Toutefois, les citoyens ont par ces propositions acté un nouveau regard sur cet enjeu de la publicité, ce qui contribue à sa mise à l'agenda politique.

Concernant la faisabilité technique et politique du CO₂-Score, l'exemple du secteur agroalimentaire semble montrer la voie. En effet, d'un point de vue technique, la démarche Agribalyse³⁵ de l'Ademe ainsi que le Nutri-Score montrent que des outils et bases de données robustes peuvent être développés. De plus, d'un point de vue politique, on peut considérer ces outils dans une logique dynamique qui soit vertueuse, où la valeur fixée par l'outil peut être discutée lorsque l'entreprise apporte de meilleures données ou une meilleure évaluation, et où la contrainte de transparence pousse l'ensemble des acteurs d'une filière à échanger des informations. Dépasser les réticences initiales peut permettre d'avancer dans une logique de coopération. L'impact de ces outils de notation n'est donc pas circonscrit à l'acte d'achat et les citoyens ont également discuté du rôle de l'information de manière plus générale sur l'évolution des secteurs concernés (ex. un produit mal noté peut inciter le producteur à modifier sa conception), au-delà du simple comportement du consommateur. Il y a donc une diversité potentielle d'usages, au-delà des seules logiques de taxe ou d'interdiction.

PRODUIRE ET TRAVAILLER

b) Place de l'innovation [PT2.1]

Dans ce domaine, la direction donnée par la Convention est claire : « D'ici 2025, tout soutien à l'innovation doit s'inscrire dans une logique de sortie d'un modèle basé sur le carbone. » En prenant le contre-pied d'une vision largement répandue qui considère que l'innovation, composante naturelle du progrès, est bonne en soi³⁶, les citoyens souhaitent que les politiques de soutien à l'innovation soient mieux orientées vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Loin d'être contre l'innovation – les citoyens font appel à l'innovation dans de nombreux domaines tout au long du

³⁵ https://www.bilans-ges.ademe.fr/documentation/UPLOAD_DOC_FR/index.htm?produits_agricoles.htm

³⁶ L'Iddri a mené un travail de plusieurs années sur la question dans le cadre de son initiative Transition numérique et écologique. Le livre blanc *Numérique et Environnement*, écrit avec la Fing, le WWF, GreenIT et avec la contribution du Conseil national du numérique, portait l'idée que l'innovation numérique devait se doter d'un horizon, et être réorientée prioritairement vers la transition écologique : <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/rapport/livre-blanc-numerique-et-environnement>

rapport (agriculture, rénovation, économie circulaire, etc.) –, la convention propose un changement de regard : d'une part en considérant que beaucoup peut être fait avec les solutions techniques existantes (p. 79-81), d'autre part en considérant qu'il faut sortir de « l'innovation pour l'innovation » (p. 81), c'est-à-dire d'une logique où l'innovation est vertueuse par principe et ne doit donc à ce titre pas faire l'objet de débat. Débattre ainsi des chemins d'innovation en amont est d'autant plus important que le processus d'innovation engage la société sur des sentiers sociotechniques desquels il est ensuite difficile de dévier.

Un bon exemple de cette approche est celui – controversé – de la 5G. Les citoyens proposent ainsi d'adopter une logique d'écoconception des services et « d'évaluer les avantages et les inconvénients de la 5G par rapport à la fibre avant et non après avoir accordé les licences pour son développement ». Ils proposent de mettre en place, en attendant les résultats, un moratoire. Indépendamment de ce que l'on pense sur ce sujet complexe³⁷, considérer comme le font les citoyens qu'il est légitime de débattre de l'innovation technologique sur la base d'une évaluation des avantages et des inconvénients et avant d'acté des choix de long terme semble logique dans une démocratie, notamment quand elle a adopté dans ses fondements le principe de précaution. C'est pourtant relativement original tant l'innovation technologique a une place centrale dans nos sociétés, notamment par l'espoir que représentent ses promesses de progrès³⁸.

Dans ce domaine, notons que si l'orientation est claire et consensuelle parmi les citoyens, les moyens de mise en œuvre n'ont pas vraiment été débattus et identifiés (voir p. 83 l'explication du comité légistique). Cet exemple illustre qu'au-delà de la transcription légistique des propositions, certaines devraient être prises comme une intention qui doit orienter l'action d'un certain nombre d'acteurs (chercheurs, entreprises, etc.).

TRANSVERSAL

c) Rôle des modes de vie

Le rapport de la convention commence par cette affirmation : « Il paraît inévitable de revoir nos modes de vie, nos manières

³⁷ Les débats concernent à la fois l'efficacité comparée à la 4G par quantité de données traitées, les évolutions techniques permises par cette nouvelle solution, les risques de développement d'usages toujours plus fortement consommateurs de données et de ressources, la manière de réguler les opérateurs et l'implantation des différents réseaux, le besoin de renouvellement des équipements, le manque actuel de données scientifiques sanitaires, etc. C'est d'ailleurs cette multiplicité des questions qui justifie une approche d'écoconception.

³⁸ Voir les travaux de l'Iddri pour analyser et relativiser les promesses du véhicule autonome, qui est d'ailleurs souvent présenté comme un des usages révolutionnaires de la 5G. <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/etude/mettons-la-mobilite-autonome-sur-la-voie-du-developpement-durable> et https://www.lemonde.fr/idees/article/2018/10/11/la-mobilite-autonome-va-impliquer-une-adaptation-des-infrastructures-rou-tieres_5367707_3232.html?xtmc=iddri&xtcr=1?xtmc=iddri&xtcr=1

de consommer, de produire et travailler, de nous déplacer, de nous loger et de nous nourrir afin de réduire de 40 % les émissions de GES d'ici 2030 » (p. 9). Les citoyens expliquent également qu'il n'a pas toujours été facile de se mettre d'accord entre eux du fait de leurs « différences d'opinion, de modes de vie, de culture, d'origine sociale ».

L'idée de mode de vie³⁹ renvoie au fait qu'il existe un cadre de référence de la vie sociale, donc collectif, qui organise la vie de chacun et définit une forme de normalité dans chaque société. Le mode de vie est donc un reflet de la société et de son organisation (sociale, technique, économique) qui va se traduire à différentes échelles (territoires, catégories sociales, classes d'âge, etc.), jusqu'au style de vie individuel. Ces concepts signifient qu'un individu dispose d'un ensemble cohérent de pratiques, d'habitudes et de représentations, une façon d'utiliser son temps. Ainsi, ce concept renvoie à l'idée d'une logique d'ensemble, qui rend difficile la décomposition des modes de vie en petites pièces⁴⁰, que l'on traiterait de manière séparée par des politiques publiques. On peut aussi interpréter les appels dorénavant fréquents à de nouveaux « récits » et « imaginaires »⁴¹ comme le besoin de définir de nouvelles matrices pour nos modes de vie.

Si l'on part du principe qu'une majeure partie des citoyens de la convention est maintenant convaincue de la nécessité de ces changements, y compris à l'échelle de leurs modes de vie, alors on peut interpréter leurs propositions comme une vision de ce qu'il faut pour accompagner ce changement et lui donner une cohérence, et donc le rendre possible. C'est aussi cela qu'apportent les travaux de la convention : une meilleure incarnation de l'ensemble des changements nécessaires dans la société. Par exemple, concernant l'alimentation, la convention opte pour un parti pris sur le circuit court (p. 330). Même si les citoyens sont conscients que ce n'est pas forcément plus performant d'un point de vue environnemental, ils considèrent que « c'est en rapprochant les consommateurs et les producteurs qu'il est possible de changer l'ensemble de notre système alimentaire ». Dans un autre domaine, c'est en considérant « son rôle majeur sur la fabrication de nos modes de vie » que les citoyens ont développé des propositions de régulation de la publicité (p. 24). Enfin, en proposant de modifier la Constitution avec l'ajout de cette phrase : « La conciliation des droits, libertés et principes qui en résultent ne saurait compromettre la préservation de l'environnement, patrimoine commun de l'humanité » (p. 414), les citoyens proposent de changer la base juridique sur laquelle reposent

nos modes de vie et, d'une certaine manière, de faire évoluer la matrice philosophique de notre société⁴².

SE DÉPLACER

d) Penser l'empreinte carbone : illustration avec l'objet automobile [SD-C1.2]

L'introduction du poids comme une variable du bonus/malus illustre l'apport de la convention. Donnée physique de base, la masse d'un véhicule apparaîtra à tout expert comme une variable évidente pour réduire la pollution liée à la construction (plus de masse = plus de matière) et au roulement (plus d'inertie = plus de consommation). Toutefois, les réglementations et les débats des 30 dernières années ont eu tendance à se focaliser sur l'efficacité des moteurs et leurs niveaux de pollution⁴³ (ex. normes européennes) et non sur la masse des véhicules, qui n'a cessé d'augmenter⁴⁴. Réglementer la masse des véhicules⁴⁵ n'était pas au cœur du débat, même si des propositions⁴⁶ ont tenté de mettre cette en discussion. La convention pourrait permettre de véritablement la mettre à l'agenda, ce qui serait utile tant pour les émissions des véhicules thermiques que pour le bilan écologique global des véhicules électriques⁴⁷. Concrètement, les citoyens proposent d'intégrer le poids des voitures comme variable du bonus/malus de la manière suivante, et ce pour tous les véhicules (incluant les électriques et hybrides) :

- véhicule de poids inférieur à 800 kg = bonus de 4 000 € ;
- véhicule dont le poids est entre 800 et 1200 kg = bonus de 4 000 €, mais malus de 10 €/kg au-delà de 800 kg ;
- véhicule dont le poids est entre 1200 à 1400 kg = 0 € ;
- véhicule de poids supérieur à 1400 kg = malus de 10 €/kg en plus⁴⁸.

Les citoyens ont également prévu une exemption pour les familles nombreuses.

³⁹ Maresca, B. (2017). Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? *La Pensée écologique* 1, 233-251.

⁴⁰ La sociologue Sophie Dubuisson-Quellier parle de gouvernement des conduites à propos de cette démarche qui consiste à distinguer les modes de vie en un ensemble de choix ou de conduites. Elle pointe que ces actions ponctuelles et parfois superficielles ne sont pas capables de défaire les verrouillages plus profonds et transversaux qui concernent les inégalités, les attentes sociales, les infrastructures, l'organisation du système économique...

⁴¹ Par exemple, voir « La fabrique des récits » de Sparknews, le travail du CGDD autour d'Explorable et la réflexion sur les récits ; voir Y. Rumpala, *Hors des décombres du monde*, Edition Champ Vallon, 2018 sur les liens entre science-fiction et transition écologique.

⁴² En mettant en tension dans cette phrase la conciliation des libertés et la préservation de l'environnement, cette proposition modifie le couple fondamental abondance et liberté, tel que décrit par P. Charbonnier dans son histoire environnementale des idées politiques (Abondance et liberté, 2020, La Découverte)

⁴³ En tant que résultante finale, les niveaux d'émissions reflètent bien sûr également la variable poids concernant la phase de roulement. Mais on sait que leur mesure standardisée n'est pas facile et a donné lieu à des scandales lorsque des triches ont été mises à jour par les Etats. La mesure des poids est beaucoup plus directe.

⁴⁴ Voir <http://carlabelling.ademe.fr/chiffrescles/r/evolutionMasseMoyenne>

⁴⁵ Au niveau européen, on peut même observer une situation inverse : la règle qui veut que les émissions moyennes de chaque constructeur soient inférieures à 95 gCO₂/km en 2020-2021 est en fait différente pour chaque constructeur selon le poids de ses véhicules. Pour Mercedes, qui produit des véhicules plus lourds, la règle est ainsi entre 105 et 110 g. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/emissions-de-co2-les-marques-automobiles-qui-sont-pretres-et-les-autres-1165803>

⁴⁶ <https://www.strategie.gouv.fr/publications/faire-enfin-baisser-emissions-de-co2-voitures>

⁴⁷ Pour les véhicules électriques, il y a soit un cercle vicieux (plus de poids > batterie plus grosse > plus de poids) soit un cercle vertueux (moins de poids > batterie moins grosse > moins de poids).

⁴⁸ Pour illustration, cela représente environ 4 000 € pour un SUV Mercedes GLC de 1 800 kg en diesel et 6 000 € pour l'hybride.

Cette proposition ne manque pas de faire débat, certains pointant la contradiction entre le souhait de développer les véhicules électriques et l'impact négatif d'un tel malus, d'autres pointant que le poids est aussi le reflet d'exigence accrue en termes de dépollution et de sécurité. Ces points sont effectivement pertinents et soulignent la nécessité de trouver les termes de compromis (ex. seuils de poids pour les véhicules électriques permettant de permettre son développement tout en donnant une direction aux constructeurs pour privilégier des modèles plus légers). Mais ils ne remettent pas en cause la logique portée par la CCC, qui est d'atteindre un résultat écologique et social satisfaisant : cette proposition a le mérite de mettre en lumière cette dimension poids et de lancer le travail sur le réglage des mesures permettant de prendre en compte les différentes variables et finalités. Au-delà de la mobilité, cela illustre l'intérêt porté par les citoyens à l'empreinte carbone, qui reste aujourd'hui une dimension assez nouvelle des politiques climatiques nationales⁴⁹. On retrouve cet intérêt pour la proposition d'ajustement carbone aux frontières de l'UE (p. 135) et pour les propositions pour réduire l'impact écologique du numérique (p. 154-155).

D'autres propositions dans le champ de la mobilité témoignent d'un nouveau regard sur l'action publique : le vélo pourrait-il devenir une fourniture scolaire comme une autre afin d'habituer les adolescents à utiliser le vélo (p. 168 ; SD-A1.3: système de prêt de vélo par le collège et le lycée) ? Ne faudrait-il pas associer les citoyens aux autorités organisatrices de la mobilité à toutes les échelles du territoire afin de faire vivre l'esprit de la convention dans la mise en œuvre locale, comme proposé (p. 249 ; SD-D3.1) ?

4. DES CHANTIERS INACHEVÉS

Nous terminons ce tour d'horizon par ce qui peut être considéré comme des chantiers inachevés, des dimensions incomplètes du travail de la convention.

TRANSVERSAL

a) Fiscalité écologique

Nous avons mentionné dans la section sur la justice sociale quelques propositions des citoyens concernant la fiscalité en général (nouvelle tranche d'imposition, assiette fiscalité des plus hauts patrimoines privés, taxes sur les dividendes), ce qui reflète leur réflexion sur la manière d'organiser la contribution au financement de la transition dans un esprit de justice sociale. Le point particulier de la taxe carbone constituait certainement une attente forte pour nombre d'observateurs des travaux de

la convention⁵⁰. En écho aux nombreux travaux proposant des modifications de ce dispositif dans le sens d'une plus grande justice sociale⁵¹, cela aurait été une opportunité de poser un regard citoyen sur cette mesure et potentiellement apporter de la confiance et de l'équité dans ce dispositif.

Toutefois, la taxation carbone n'est évoquée qu'à quatre reprises dans le rapport final, une fois dans le cadre de la proposition (PT9.1) de mise en place d'un ajustement carbone aux frontières de l'Union européenne et deux fois dans les orientations de financement de la convention citoyenne pour le climat. Est-ce à dire que la CCC a été une occasion manquée au sujet de la taxe carbone ? Une observation attentive des débats montre que, loin d'avoir été laissée sur la touche, le sujet de la taxe carbone a bien été discuté à de nombreuses reprises par les citoyens qui se sont interrogés sur une TVA indexée sur le contenu carbone des produits, ou encore sur des manières de redistribuer les revenus de la taxe carbone via un revenu carbone. Les intervenants ont aussi évoqué cette question à plusieurs reprises à leur initiatives ou suite à des questions des citoyens⁵². On peut penser que le contexte a joué un rôle important. Les citoyens, installés quelques mois seulement après la crise des gilets jaunes dans une expérimentation démocratique inédite dans notre République, ont préféré faire preuve de prudence et ne pas aborder de front la mesure qui avait été accusée d'avoir mis le feu au poudre. Un échange avec des experts intitulé « quels outils pour quels objectifs ? » lors de la session 2 illustre les craintes exprimées par une partie des citoyens qui ont questionné la volonté des organisateurs de la Convention Citoyenne pour le Climat à les pousser à se prononcer sur la taxe carbone⁵³. Ensuite les orientations de financement de la transition bas carbone ont bien exploré plusieurs leviers parmi lesquels l'augmentation de la taxe carbone. Ces réflexions font apparaître que d'autres leviers comme l'endettement public, la réorientation de certaines dépenses ou l'annulation de niches fiscales sur les énergies fossiles ou d'autres taxes comme celle sur les fournisseurs de services numériques étaient à privilégier pour financer les mesures proposées par la Convention. Certains commentateurs ont déploré une forme de calcul politique de la part des citoyens, sur un sujet qui suscitait beaucoup d'attentes mais aussi de défiance. Cela n'a pourtant rien de contradictoire avec

⁴⁹ Voir par exemple les références aux questions d'empreinte dans la récente Stratégie nationale bas-carbone, dans une logique de neutralité carbone.

⁵⁰ Voir par exemple la tribune collective : https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/30/la-hausse-de-la-fiscalite-carbone-devra-revenir-dans-le-debat-public_5456748_3232.html

⁵¹ Voir ces propositions : <https://reseauactionclimat.org/calculateur-taxe-carbone-juste/> ; <https://tnova.fr/notes/climat-et-fiscalite-trois-scenarios-pour-sortir-de-l-impasse> ; <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/propositions/apres-le-gel-de-la-taxe-carbone-quelles-priorites-pour-la> ; <https://www.ofce.sciences-po.fr/pdf/dtravail/OFCEWP2019-06.pdf>

⁵² Par exemple, lors de la session 3, Nicolas Hulot évoquait la puissance de la taxe carbone et le besoin de redistribuer les revenus (https://www.youtube.com/watch?v=aj0_dBjyc0w) alors qu'Agnès Bénassy-Quéré et Christian Chavagneux ont discuté les effets régressifs de la taxe carbone lors d'une intervention de la session 4 (https://www.youtube.com/watch?v=rHrGbbwMP8&feature=emb_logo).

⁵³ AEF info « Climat : vifs débats entre citoyens et experts sur la taxe carbone pour la reprise des travaux de la convention citoyenne », 25 octobre 2019

le principe de la convention : les citoyens étaient légitimes pour faire des choix sur ce qu'ils voulaient traiter ou non, sur la façon dont leurs travaux pouvaient contribuer au mieux à l'avancée de la transition, et dans ce domaine aucun choix n'est neutre politiquement.

Au final la Convention a considéré dans ses orientations sur le financement qu'il fallait conserver la taxe carbone à son niveau actuel et temporiser afin que le changement se mette en place et que la société soit prête. La proposition (p428), qui repose sur un « consensus moyen »⁵⁴ des citoyens (Vote Oui >50% mais <66%) est de mettre en place : « un moratoire sur l'évolution de la taxe carbone pendant 5 ans, le temps que les ménages soient informés de l'urgence climatique et aient les moyens de changer leurs habitudes (au-delà de ce délai, la question devra être réétudiée en fonction du contexte économique et social) ». Il faudra donc certainement encore attendre avant d'avoir un regard citoyen sur une réforme de la fiscalité, incluant la fiscalité écologique⁵⁵.

PRODUIRE ET TRAVAILLER

b) Énergie et énergie nucléaire

Le sujet de l'énergie nucléaire n'a pas été abordé dans le rapport final de la convention. Les citoyens ont pu considérer que le nucléaire n'était pas un sujet en tant que tel pour les émissions de gaz à effet de serre, étant donné que ce sont d'autres questions (gestions des déchets, risque nucléaire) qui font principalement débat au sein de la société. De plus, certains intervenants⁵⁶ ont souligné très tôt dans le processus que le mix électrique français étant décarboné, l'électricité n'est pas réellement un débat sur la question climatique. Par ailleurs, le fait que le cadrage des travaux en groupe de la convention ait été organisé à partir des usages, combiné à la difficulté à organiser des réflexions transversales dans le processus, a réduit la possibilité pour les citoyens de faire aboutir leur raisonnement sur une considération d'ensemble du système énergétique.

De ce fait, la question du mix énergétique n'a pas été abordée de manière plus systémique : peu de propositions en dehors de

l'électricité, qui ne constitue pourtant qu'une fraction de l'énergie consommée, et donc peu de propositions sur d'autres enjeux de transition déjà identifiés et urgents (réseaux de chaleur, gaz renouvelable, solaire, etc.). La manière de produire, stocker et redistribuer l'énergie fait toutefois l'objet d'une famille dans le chapitre « Produire et travailler » et montre la façon d'aborder la question par les citoyens. Les trois propositions sont toutes orientées vers la démocratisation des politiques énergétiques, en visant à améliorer la gouvernance territoriale, à favoriser la participation des citoyens et des acteurs locaux aux projets d'énergies renouvelables et à soutenir l'autoconsommation.

FINANCEMENT

c) Financement

On peut considérer que les travaux de la convention souffrent à la fois d'un manque de vision générale sur le financement⁵⁷ de la transition et d'un certain manque de détails techniques par secteurs. De fait, les travaux ne répondent pas de manière satisfaisante au cadrage initial du gouvernement présenté lors de l'intervention du Premier ministre Édouard Philippe lors de la première journée de la convention⁵⁸ : « il nous faudra indiquer si ces nouvelles priorités sont financées par la dette, par l'impôt ou par des économies. » Comme pour le point précédent, la difficulté à organiser le travail transversal a joué un rôle important⁵⁹.

Concrètement, cette question du financement a été abordée à la fois dans les groupes thématiques et lors d'échanges spécifiques. Elle fait l'objet d'une note de synthèse à la fin du rapport (p. 423-432), qui contient des orientations, ayant fait l'objet d'un vote. Une grande majorité des mesures a recueilli un fort soutien. Ensemble, toutes ces mesures reflètent ce qui apparaît souhaitable, sans toutefois fournir une vision claire sur le niveau de financement nécessaire et les arbitrages à réaliser.

Plusieurs remarques peuvent de manière complémentaire être faites sur ce sujet. D'une part, le constat que les besoins d'investissement considérés sont relativement modestes par rapport à la taille de l'économie et comparables à d'autres décisions budgétaires prises par l'État (voir l'analyse réalisée par I4CE⁶⁰). D'autre part, les citoyens considèrent, dans le cadre de leur contribution au plan de sortie de crise⁶¹, que les plans

⁵⁴ Voir p 425 la grille de lecture du vote pour les orientations concernant le financement

⁵⁵ Dans son discours du 29 juin en réponse à la Convention, le Président de la République a réagi de la manière suivante : « Au niveau national, il nous faudra, dans les prochaines années, ce n'est pas quelque chose qu'on peut engager dans les deux ans qui viennent, réfléchir à une transformation profonde de notre fiscalité pour intégrer une juste tarification du carbone, mais qui suppose de réformer les autres impôts pour en même temps rendre cette taxation juste. Et donc c'est ça qu'il faut faire de manière apaisée dans le pays. Je crois que vous avez raison de ne pas proposer une taxe carbone dès demain, mais je pense qu'il ne faudrait pas laisser le sujet de la réforme en profondeur de notre fiscalité pour qu'elle soit plus écologique et plus juste encore. C'est un chantier qui, à coup sûr, alimentera les débats de 2022. »

⁵⁶ Par exemple, Anne Bringault, responsable Transition énergétique pour le Réseau Action Climat, en plénière de la session 1 (voir ici à 1h48) : https://www.youtube.com/watch?v=zj975Dkdk0&feature=emb_logo.

⁵⁷ Par exemple, il y a peu d'estimation des recettes associées aux propositions fiscales ou financières. Voir p. 422-432.

⁵⁸ Voir le discours : <https://www.gouvernement.fr/partage/11173-discours-de-m-edouard-philippe-premier-ministre-premiere-session-de-la-convention-citoyenne-pour-le>

⁵⁹ Ce point de la transversalité sera abordé de manière plus précise dans une étude de l'Iddri sur le fonctionnement de la CCC qui paraîtra début 2021.

⁶⁰ <https://www.i4ce.org/convention-citoyenne-une-ambition-climat-rehaussee-un-cout-raisonne/> Les estimations d'I4CE ont été présentées en session 6 jour 1, en mars. Voir session 6 autour de 2h57 ici : <https://vimeo.com/395718015> mot de passe VODConvention#6 (session privée).

⁶¹ Publié en avril 2020, <https://www.conventioncitoyennepourleclimat.fr/wp-content/uploads/2020/04/Contribution-de-la-CCC-au-plan-de-sortie-de-crise-1.pdf>

de relance vont mobiliser « des mécanismes de financements importants injectant des fonds considérables dans l'économie », et qu'il y a là une opportunité, à condition de « veiller à ce que cet accroissement de l'investissement soit dirigé massivement dans la transition écologique et tienne compte de la situation des plus fragiles ». Enfin, cela doit être replacé dans un contexte où l'endettement public coûte peu actuellement, et sa mobilisation pour faire face à l'urgence climatique peut apparaître logique.

a) Évaluation des réductions d'émissions associées aux propositions des citoyens

Concernant la question de l'évaluation, le mandat de la convention était d'identifier les moyens de réduire de 40 % les émissions d'ici à 2030. À ce stade, l'évaluation réalisée par le groupe d'appui reste qualitative (p. 11) et ne permet pas complètement de savoir si les travaux de la convention permettent effectivement d'atteindre l'objectif de -40 %. Les citoyens le reconnaissent : « il est vraisemblable qu'elles soient encore insuffisantes pour atteindre l'objectif d'au moins 40 % de réduction des émissions de GES d'ici 2030 » (p. 437).

Toutefois, le processus d'évaluation au sein de la convention a suivi deux logiques qui ont leur importance. Les entretiens réalisés avec les membres du groupe d'appui indiquent les pistes méthodologiques qu'ils ont utilisées pour répondre, autant que possible, à ce besoin d'évaluation. D'une part, une évaluation qualitative de l'adéquation temporelle entre ce qui était proposé et le mandat initial. D'autre part, une analyse selon une logique de « seuil » : la masse critique de mesures est-elle présente pour réaliser la bifurcation souhaitée par les citoyens ? Les mesures envisagées ciblent-elles les principaux points de blocage de la transition tels que pointés comme verrouillages socio-techniques dans la littérature scientifique et experte, et permettraient-elles donc de déclencher la transition ? Le groupe d'appui a ainsi pu s'assurer, en lien avec le contenu de la SNBC et les travaux existants d'évaluation des politiques climatiques, que ce seuil était généralement atteint. Ces pistes méthodologiques mériteraient cependant d'être explorées davantage. Notons par ailleurs que cette potentielle faiblesse de la CCC est partagée avec la plupart des projets de loi, qui souffrent d'un fort déficit d'évaluation climat, comme l'a pointé récemment le Haut Conseil pour le climat⁶².

Cela ne doit toutefois pas nous empêcher de réfléchir aux moyens de surmonter cette difficulté lors de prochains exercices de ce type. Concernant cette convention, on ne devrait pas être surpris de ce manque d'évaluation précise : ce travail est réalisé par le ministère de l'Écologie pour la Stratégie Nationale cas-carbone, lors de sa révision tous les cinq ans, et mobilise l'administration pendant plusieurs années, autour notamment de plusieurs outils lourds de modélisation, représentant de manière simplifiée les mesures de réduction. Il n'était certainement pas faisable de mobiliser de tels outils dans le délai très

court de la convention⁶³. Pour le futur, faudrait-il développer des outils de modélisation peut-être plus simples et moins détaillés mais permettant plus rapidement de tester des propositions de mesure ? C'est certainement un champ de réflexion à investir pour le futur des exercices de prospective énergie-climat⁶⁴.

5. CONCLUSION

Au terme de cette analyse détaillée, il apparaît que les propositions de la Convention citoyenne pour le climat permettent d'avancer sur le fond, en proposant des mesures plus volontaristes que l'existant, des paquets cohérents de propositions, et enfin un regard original sur différents problèmes de la transition. En apportant un progrès dans notre compréhension de ce qu'il est possible et acceptable de faire, la CCC dessine une nouvelle frontière pour l'action climatique.

S'il y a peu de mesures réellement inédites dans les travaux de la convention, on y trouve toutefois de précieuses propositions d'arbitrages politiques. Ceci montre que la France ne souffre pas d'un déficit de connaissances et de propositions concernant la transition écologique, et l'expertise mobilisée pour informer les citoyens en est un exemple frappant, mais davantage d'un déficit d'arbitrage sur ce qui est possible et souhaitable, sur ce qui doit être renforcé malgré les difficultés. Là se niche certainement la vraie valeur de la CCC. Les citoyens sont peut-être parfois mieux placés que les élus, ou en tout cas de manière complémentaire, pour identifier comment rendre plus acceptables des mesures « fortes » mais pourtant nécessaires (ex. trouver le compromis permettant de concilier obligation de rénovation forte et accompagnement pour les plus modestes).

Pris dans leur ensemble, les travaux de la CCC sont une traduction de l'urgence à agir en un plan d'action singulier. L'ampleur de ce qui est proposé, grâce au soin apporté à l'intégration d'un nombre important de composantes (justice sociale, innovation, gestion transition emploi, publicité, éducation, politique commerciale, économie circulaire, etc.), et la volonté de réorienter chaque dimension de notre société vers la priorité climatique démontrent la nécessité de transformer en profondeur l'ensemble de notre système économique et nos modes de vie. Et, en de nombreux endroits, c'est aussi l'urgence nécessaire pour agir qui a été traduite concrètement. De plus, en cherchant une cohérence dans l'action, en élargissant leur réflexion à des objets qui ne semblaient pas immédiatement dans le périmètre de leur mandat, les citoyens ont esquissé les contours d'un nouveau modèle de société. Celui-ci se dessine au fil des propositions : par exemple, le rapprochement production/

⁶² https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2019/12/communiqu-de-presse_haut-conseil-pour-le-climat.pdf

⁶³ Rappelons qu'elle était initialement prévue sur 6 week-ends jusqu'à février 2020.

⁶⁴ Voir l'étude de l'Iddri « Mieux représenter les modes de vie dans les perspectives énergie-climat » (2020) qui aborde la question des outils et des méthodes les mieux à même de refléter les réflexions sur les changements de société dans des scénarios énergie-climat traditionnellement focalisés sur les enjeux technico-économiques.

consommation pour l'alimentation ; une nouvelle place pour la consommation ; la remise en débat de l'innovation technologique ; la volonté d'associer les citoyens à la politique de transition ; l'importance de la justice sociale.

Dans cet ensemble, de nombreuses propositions se situent à la frontière de la réflexion et de la décision, car les citoyens ont acté des orientations qui parfois nécessitent encore de gagner en maturité du fait d'incertitudes et de complexité, mais ils ont opéré des choix avec les informations à leur disposition, donnant ainsi une direction. Les manques que nous avons identifiés impliquent de bien analyser les impacts des choix d'organisation du processus et peut-être de considérer l'organisation d'autres initiatives citoyennes pour les combler, notamment sur certains sujets thématiques (ex. nucléaire, taxe carbone, etc.).

Enfin, nous pouvons trouver dans la réception politique initiale de ce travail des enseignements sur le fond de ce qu'ont produit les citoyens. L'idée de la convention était une forme de défi lancé aux citoyens : saurez-vous proposer et vous mettre d'accord sur un plan à la hauteur de l'objectif de -40 % à l'horizon 2030 ? Cette étude montre que ce défi a été relevé. Pourtant, si l'on simplifie, une des premières réactions politiques a été de pointer le fait que ce plan aurait des impacts significatifs sur la société et son système économique, et que, donc, d'une certaine manière, il posait problème. Cette expérience devra permettre à l'avenir de

surmonter cette tautologie : par définition, des mesures ambitieuses de réduction des émissions impliquent des impacts significatifs, sauf à penser que certains commentateurs imaginaient qu'une solution miracle, qui ne demande ni effort ni compromis, puisse être découverte par les citoyens. Immédiatement après la remise du rapport, la question des impacts sur différents acteurs économiques et sur les emplois a été soulevée, notamment *via* des études d'impact dont le caractère réducteur n'était pas cohérent avec le rôle assigné à la convention. Encore une fois, cet impact sur la sphère économique est logique, mais était-ce le rôle des citoyens de trouver les solutions ? Il nous semble qu'ils n'étaient pas en mesure dans le cadre de cet exercice de discuter et proposer le cadre de politique industrielle et économique seul à-même de gérer les frictions que la réorientation de différents secteurs (ex. aérien, automobile, médias et publicité) implique nécessairement, dans un contexte qui, de plus, et ce indépendamment des politiques climatiques, est déjà celui de la désindustrialisation et d'un haut niveau de chômage. C'est aujourd'hui aux gouvernements de relever ce défi de la politique économique et industrielle pour mener à bien ce projet de transition. Ou alors devinons-nous ici une nouvelle opportunité de démocratie participative : mettre en débat les droits et les devoirs de l'État, des collectivités territoriales et des entreprises en termes de création d'emplois durant cette phase critique de la transition ?

ANNEXE : LISTE DES MESURES DE LA CONVENTION CITOYENNE POUR LE CLIMAT SELON LA NOMENCLATURE DU RAPPORT FINAL

CONSOMMER

Objectifs	Propositions
Créer une obligation d'affichage de l'impact carbone des produits et service	C1.1 Développer puis mettre en place un score carbone sur tous les produits de consommation et les services C1.2 Rendre obligatoire l'affichage des émissions de gaz à effet de serre dans les commerces et lieux de consommation ainsi que dans les publicités pour les marques
Réguler la publicité pour réduire les incitations à la surconsommation	C2.1 Interdire la publicité des produits les plus émetteurs de GES, sur tous les supports C2.2 Réguler la publicité pour limiter les incitations quotidiennes et non choisies à la consommation C2.3 Mettre en place des mentions pour inciter à moins consommer
Limitier le suremballage et l'utilisation du plastique à usage unique	C3.1 Mettre en place progressivement une obligation du vrac dans tous les magasins et l'imposition d'un pourcentage aux centrales d'achat C3.2 Mettre en place progressivement un système de consigne de verre jusqu'à une mise en place généralisée en 2025 C3.3. Favoriser le développement des emballages biosourcés compostables C3.4 Remplacer une part de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) par des modalités favorisant les comportements écoresponsables
Faire de l'éducation de la formation et de la sensibilisation des leviers d'action de la consommation responsable	C5.1 Modifier le code de l'éducation pour une généralisation de l'éducation à l'environnement et au développement durable (EEDD) C5.2 Renforcer les modalités d'éducation à l'environnement et au développement durable en en faisant une mission transversale des enseignants C5.3 Sensibiliser la population en reliant compréhension de l'urgence climatique et passage à l'action
Assurer une meilleure application des politiques publiques environnementales et les évaluer	C6.1 Contrôler et sanctionner plus efficacement les atteintes aux règles en matière environnementale C6.2 Renforcer et centraliser l'évaluation et le suivi des politiques publiques en matière environnementale

PRODUIRE ET TRAVAILLER

Objectifs	Propositions
Transformer l'outil de production Favoriser une production plus responsable, développer les filières de réparation, de recyclage et de gestion des déchets	PT1.1 Augmenter la longévité des produits et réduire la pollution à la conception PT1.2 Faire respecter la loi sur l'interdiction de l'obsolescence programmée PT1.3 Rendre obligatoires la possibilité de réparation des produits manufacturés qui sont vendus en France, la disponibilité des pièces détachées d'origine pendant une durée définie. Mettre en place et à proximité des filières et ateliers de réparation, et rendre accessibles les services après-vente PT1.4 Rendre obligatoire le recyclage de tous les objets en plastique dès 2023, supprimer tous les plastiques à usage unique dès 2023, développer le recyclage des autres matières PT1.5 Durcir et appliquer la réglementation sur la gestion des déchets
Développer et soutenir l'innovation de la transition	PT2.1 D'ici à 2025, tout soutien à l'innovation doit s'inscrire dans une logique de sortie d'un modèle basé sur le carbone
Organiser et soutenir le financement de la transformation de l'outil de production des entreprises dans le cadre de la transition écologique	PT3.1 Réglementer l'utilisation de l'épargne gérée par la Caisse des dépôts et consignations et les banques pour financer des investissements verts PT3.2 Les entreprises qui distribuent plus de 10 millions d'euros de dividendes annuels participeront à l'effort de financement collectif de la transition écologique, à hauteur de 4 % du montant des dividendes distribués, chaque année PT3.3 Mettre en place les modalités de financement par loi ou décret avec un emprunt d'État dédié au financement de la transformation des entreprises
Transformer l'emploi	PT4.1 Accompagner les salariés et les entreprises dans la transition PT4.2 Créer une nouvelle gouvernance de la transition des emplois et compétences au niveau national et régional
Tracer l'impact des émissions, renforcer les obligations relatives aux exigences environnementales et conditionner les financements selon des critères verts Ajouter un bilan carbone dans le bilan comptable	PT6.1 Annualiser le reporting et l'étendre à toutes les organisations PT6.2 Élargir le périmètre de reporting au secteur financier, renforcer les obligations de rapportage au secteur de la finance PT6.3 Bonus pour les entreprises ayant une évolution positive. Conditionner les aides publiques à l'évolution positive du bilan gaz à effet de serre
Renforcer les clauses environnementales dans les marchés publics	PT7.1 Renforcer les clauses environnementales dans les marchés publics

Protection des écosystèmes et de la biodiversité	PT8.1 Création de Cours départementales de l'environnement et des travaux publics et privés en vue d'encadrer l'activité d'exploitations polluantes PT8.2 Traiter la «nocivité» — OGM et principe de précaution — prévention PT8.3 Traitement des déchets et des produits PT8.4 Traitement des eaux PT8.5 Exploitation et gestion des forêts PT8.6 Moratoire sur l'exploitation industrielle minière en Guyane PT8.7 Prévention des espaces aquatiques et modification de leur exploitation
Mieux prendre en compte les émissions de GES liées aux importations dans les politiques européennes	PT9.1 Ajustement carbone aux frontières de l'UE et prise en compte les enjeux de redistribution pour éviter de peser sur les ménages les moins favorisés
Encourager la sobriété énergétique Production, stockage et redistribution d'énergie pour et par tous	PT11.1 Amélioration de la gouvernance territoriale/régionale PT11.2 Participation des citoyens, entreprises locales, associations locales et collectivités locales aux projets énergie renouvelable PT11.3 Développer l'autoconsommation
Accompagner l'évolution du numérique pour réduire ses impacts environnementaux	PT12.1 Accompagner l'évolution du numérique pour réduire ses impacts environnementaux

SE DÉPLACER

Objectifs	Propositions
Modifier l'utilisation de la voiture individuelle Développer les autres modes de transport	A1.1 Inciter à utiliser des moyens de transport doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant le forfait de mobilité durable A1.2 Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu A1.3 Inciter à utiliser des moyens de transport doux ou partagés
Aménager les voies publiques pour permettre de nouvelles habitudes de déplacement	A2.1 Créer des parkings relais A2.2 Interdire les centres-villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre A2.3 Augmenter les montants du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables A2.4 Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides
Réduire les émissions de gaz à effet de serre sur les autoroutes et voies rapides	A3.1 Réduire la vitesse sur autoroute à 110 km/h maximum
Créer les conditions d'une retour fort à l'usage du train au-delà des voies à grandes vitesses	A4.1 Réduire la TVA sur les billets de train. A4.2 Généraliser les mesures tarifaires attractives A4.3 Développer un plan d'investissement pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux
Réduire les transports routiers de marchandises Réduire la circulation des poids lourds	B1.1 Développer les autoroutes de fret maritime (et fluvial), sur des trajets déterminés B1.2 Imposer un suivi régulier de la formation des chauffeurs à l'écoconduite B1.3 Imposer aux constructeurs de poids lourds d'adopter la même filière énergétique dans leur recherche et développement B1.4 Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole, en échange de compensations pour les transporteurs pour l'achat de poids lourds neufs plus propres B1.5 Inciter, par des obligations réglementaires et fiscales, au report partiel vers d'autres moyens de transport de marchandises moins émetteurs B1.6 Obliger les chargeurs à intégrer des clauses environnementales B1.7 Favoriser le transport de marchandises sur des circuits courts par une modulation de la TVA
Réduire à zéro les émissions des navires lors de leurs opérations dans les ports	B2.1 Interdire l'usage des moteurs polluants lors des arrêts dans les ports B2.2 Mettre à disposition les moyens d'alimenter en électricité les navires à quai pour permettre une réduction des émissions liées à l'usage des moteurs B2.3 Agir sur la réglementation internationale pour encadrer les émissions des gaz à effet de serre des navires
Aider à la transition vers un parc plus propre	C1.1 Augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants C1.2 Renforcer fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte C1.3 Interdire dès 2025 la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs, les véhicules anciens pouvant continuer de circuler C1.4 Moduler les taxes sur les contrats d'assurance en fonction de l'émission de CO ₂ pour encourager les véhicules propres C1.5 Permettre l'accès à des véhicules propres en développant la location de longue durée C1.6 Proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État, pour l'achat d'un véhicule peu émetteur C1.7 Créer des vignettes vertes à positionner sur les plaques d'immatriculation pour les véhicules les plus propres et donnant accès à des services particuliers C1.8 Prévoir un plan de formation pour les garagistes, et plus largement de la filière « pétrole », pour accompagner la transformation progressive du parc automobile

Mieux organiser les déplacements Mieux organiser les déplacements des salariés	D1.1 Renforcer les plans de mobilité en les rendant obligatoires pour les entreprises D1.2 Favoriser les plans interentreprises et intra-entreprise dans le cadre des plans de mobilité D1.3 Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent aider à mettre en place ces plans de mobilité en accompagnant les entreprises D1.4 Favoriser des nouvelles modalités d'organisation du travail (Télétravail)
Mettre en place un portail unique permettant d'avoir toutes les informations sur les dispositifs et moyens de transport sur un territoire	D2.1 Mettre en place un portail unique permettant de savoir à tout moment quels sont les moyens et dispositifs existants sur un territoire pour se déplacer D2.2 Développer un projet d'unification des titres de transport ou de carte multimodale
Inclure des citoyens dans la gouvernance des mobilités	D3.1 Intégrer les citoyens aux autorités organisatrices de la mobilité à toutes les échelles
Limiter les effets du transport aérien	E1 Adopter une éco-contribution kilométrique E2 Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici à 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps E3 Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants E4 Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisirs E5 Promouvoir l'idée d'une éco-contribution européenne E6 Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone E7 Soutenir la R&D dans le développement d'une filière biocarburant pour les avions

SE LOGER

Objectifs	Propositions
Rendre obligatoire la rénovation énergétique d'ici à 2040	SL1.1 Contraindre les propriétaires occupants et bailleurs à rénover de manière globale d'ici à 2040 SL1.2 Obliger le changement des chaudières au fioul et à charbon d'ici à 2030 dans le neuf et le rénové SL1.3 Déployer un réseau harmonisé de guichets uniques SL1.4 Système progressif d'aides avec prêts et subventions pour les plus démunis SL1.5 Former les professionnels du bâtiment pour répondre à la demande de rénovation globale et assurer une transition de tous les corps de métiers du BTP vers des pratiques écoresponsables
Limiter de manière significative la consommation d'énergie	SL2.1 Contraindre les espaces publics et les bâtiments tertiaires à réduire leur consommation d'énergie SL2.2 Inciter les particuliers à réduire leur consommation d'énergie SL2.3 Inciter à limiter le recours au chauffage et à la climatisation dans les logements, les espaces ouverts au public et les bâtiments tertiaires
Lutter contre l'artificialisation des sols et l'étalement urbain	SL3.1 Définir une enveloppe restrictive du nombre d'hectares maximum pouvant être artificialisés SL3.2 Interdire toute artificialisation des terres tant que des réhabilitations ou friches commerciales sont possibles dans l'enveloppe urbaine existante SL3.3 Prendre des mesures coercitives pour stopper les aménagements de zones commerciales périurbaines SL3.4 Protéger les espaces naturels, les espaces agricoles périurbains et les forêts périurbaines. S'assurer d'une gestion durable des forêts SL3.5 Faciliter les changements d'usage des terrains artificialisés non occupés SL3.6 Faciliter les réquisitions de logements et bureaux vacants SL3.7 Faciliter les reprises et réhabilitations des friches, notamment par la possibilité pour les communes d'exproprier les friches délaissées depuis 10 ans ou plus SL3.8 Évaluer le potentiel de réversibilité des bâtiments avant toute démolition SL3.9 Permettre la construction d'immeubles collectifs dans les zones pavillonnaires SL3.10 Renforcer les contrôles du respect des obligations de protection des espaces et de limitation de consommation des terres non urbanisées, sanctionner pénalement les manquements SL3.11 Sensibiliser à l'importance et l'intérêt de la ville plus compacte, et construire une nouvelle culture de l'habitat collectif SL3.12 Financer les rénovations des logements dans les petites communes SL3.13 Rendre les centres plus attractifs par la revitalisation des commerces et le maintien des écoles en milieu rural

SE NOURRIR

Objectifs	Propositions
Garantir un système permettant une alimentation saine, durable, moins animale et plus végétale Engager la restauration collective vers des pratiques plus vertueuses	SN1.1.1 Une prime pour les établissements leur permettant d'atteindre les objectifs de la loi Egalim SN1.1.2 Proposer un bonus de 10 centimes par repas pour les petites cantines bio et locales pour les aider les trois premières années de leur transition SN1.1.3 Créer un « observatoire de la restauration collective » SN1.1.4 Mettre en place un organisme de contrôle pour assurer la bonne mise en œuvre de la loi Egalim SN1.1.5 Encourager la réflexion pour réécrire l'arrêté du 30 septembre 2011 relatif à la qualité nutritionnelle des repas servis en restauration scolaire SN1.1.6 Passer à un choix végétarien quotidien dans la restauration collective publique à partir de 2022 y compris dans la restauration collective à menu unique SN1.1.7 Étendre les dispositions de la loi Egalim à la restauration collective privée à partir de 2025 SN1.1.8 Étendre la liste des produits éligibles aux 50 % définis par la loi aux agriculteurs en transition vers le bio, et aux produits à faible coût environnemental SN1.1.9 Aider à la structuration des filières afin qu'elles arrivent à faire reconnaître des produits de qualité
Rendre les négociations tripartites plus transparentes et plus justes pour les agriculteurs	SN1.2.1 Assurer la présence de la direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes dans les négociations, rendre la méthode obligatoire pour toutes les filières et organiser des rendez-vous réguliers à l'échelle des interprofessions, obliger à la transparence, les entreprises agroalimentaires et les centrales d'achats.
Développer les circuits courts	SN1.3.1 Utiliser le levier de la commande publique pour valoriser les produits issus de circuits courts, locaux et à faible coût environnemental
Poursuivre les efforts sur la réduction du gaspillage alimentaire en restauration collective et au niveau individuel	SN1.4.1 Poursuivre les efforts dans la restauration collective
Faire muter notre agriculture pour en faire une agriculture faiblement émettrice de GES Développer les pratiques agroécologiques	SN2.1.1 Atteindre 50 % d'exploitations en agroécologie en 2040 SN2.1.2 Inscription dans la loi et le PSN : « Développer l'agriculture biologique » SN2.1.3 Augmenter la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) sur les engrais azotés SN2.1.4 Diminution de l'usage des pesticides, avec une interdiction des produits CMR, et une diminution de l'usage des produits phytopharmaceutiques de 50 % d'ici à 2025. Interdire les pesticides les plus dommageables pour l'environnement en 2035 SN2.1.5 Inscription dans la loi et le plan stratégique national (PSN): « Aider à la structuration de la filière des protéagineux », « Aider au maintien des prairies permanentes », « Interdire le financement d'implantation de nouveaux élevages qui ne respectent pas les conditions d'agroécologie et de faibles émissions de gaz à effet de serre » SN2.1.6 Inscription dans la loi et le PSN : Aider au maintien des prairies permanentes SN2.1.7 Inscription dans la loi et le PSN : Interdire le financement d'implantation de nouveaux élevages qui ne respectent pas les conditions d'agroécologie et de faibles émissions de gaz à effet de serre, accompagner les éleveurs vers une restructuration de leurs cheptels pour améliorer la qualité de production
Réformer l'enseignement et la formation agricole	SN2.2.1 Réformer l'enseignement et la formation agricole
Tenir une position ambitieuse de la France pour la négociation de la Politique agricole commune	SN2.3.1 : Relever les niveaux d'exigences des conditions de verdissement SN2.3.2 : Transformer l'attribution des aides à l'hectare vers des aides à l'actif agricole
La PAC comme levier de transformation au niveau national	SN2.4.1 Mettre en place un mécanisme de suivi et d'évaluation de l'atteinte de la performance climat du Plan Stratégique National (PSN) SN2.4.2 Mettre en compatibilité le Plan Stratégique National avec la stratégie nationale bas carbone, la stratégie nationale pour la biodiversité, le plan national santé-environnement, la stratégie nationale de lutte contre la déforestation importée SN2.4.3 Intégrer les dispositions concernant le développement de l'agroécologie au plan stratégique national
Inciter à une pêche à faible émission de GES	SN3.1.1 Améliorer la connaissance des poissons pour mieux définir les quotas et éviter la surpêche SN3.1.2 Poursuivre les efforts de limitation de la pêche dans les zones et pour les stocks fragiles, et affermir les contrôles sur l'interdiction de la pêche en eau profonde SN3.1.3 Développer les fermes aquacoles raisonnées et respectueuses de l'environnement SN3.1.4 Protéger la capacité des océans à stocker du carbone SN3.1.5 Diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues à la pêche et au transport maritime en poursuivant la modernisation de la flotte de bateaux
Réfléchir sur un modèle de politique commerciale soucieuse d'encourager une alimentation saine et une agriculture faible en émissions de GES	SN4.1.1 Renégocier l'Accord économique et commercial global (CETA) au niveau européen pour y intégrer les objectifs climatiques de l'Accord de Paris sur le climat SN4.1.2 Demander au Gouvernement de défendre une certaine politique commerciale européenne : inscrire le principe de précaution dans les accords, inscrire le respect des engagements de l'accord de Paris comme objectifs contraignants SN4.1.3 Demander au Gouvernement de défendre certaines positions auprès de l'Organisation mondiale du commerce : prendre en considération les accords de Paris dans les négociations, sanctionner les États récalcitrants, inclure les clauses environnementales dans les négociations
Rendre obligatoire d'informer et former les (futurs) citoyens sur l'alimentation Mieux informer le consommateur	SN5.2.1 Mieux informer le consommateur en renforçant la communication autour du PNNS (plan national nutrition santé) et réformer le PNNS en PNNSC (programme national nutrition santé climat) SN5.2.2 Interdire la publicité sur les produits proscrits par le PNNS SN5.2.3 Concevoir une solidarité nationale pour permettre aux ménages modestes d'avoir accès à une alimentation durable

Réformer le fonctionnement des labels	SN5.3.1 Réformer les labels en supprimant les labels privés et en mettant en place un label pour les produits issus de l'agriculture agroécologique
Mettre l'éthique au cœur de notre alimentation : réglementer la production, l'importation et l'usage et des auxiliaires techniques et additifs alimentaires	SN6.1.1 Informer les consommateurs du degré de transformation des produits, notamment via un étiquetage obligatoire et la mise en place d'une charte éthique agroalimentaire, informer rapidement et de manière obligatoire sur les accidents alimentaires SN6.1.2 Interdire l'importation des produits qui font usage d'auxiliaires technologiques proscrits par l'Union européenne SN6.1.3 Interdire progressivement l'usage des auxiliaires de production et des additifs alimentaires sous cinq ans SN6.1.4 Taxer les aliments ultratransformés à forte empreinte carbone et faible apport nutritionnel SN6.1.5 Mettre en place des chèques alimentaires pour les plus démunis à utiliser dans les associations pour le maintien d'une agriculture paysanne ou pour des produits bio
Sauvegarder les écosystèmes en légiférant sur le crime d'écocide	SN7.1 Adopter une loi qui pénalise le crime d'écocide pour sauvegarder les écosystèmes.

CONSTITUTION

Objectifs	Propositions
Réviser la Constitution	<ul style="list-style-type: none"> · Ajout d'un nouveau deuxième alinéa au préambule⁶⁵ : « La conciliation des droits, libertés et principes qui en résultent ne saurait compromettre la préservation de l'environnement, patrimoine commun de l'humanité. » · Ajout d'un troisième alinéa nouveau à l'article 1er : « La République garantit la préservation de la biodiversité, de l'environnement et lutte contre le dérèglement climatique. »

⁶⁵ Cette proposition de mesure a fait l'objet d'un joker présidentiel lors du discours du 29 juin, le Président considérant « la rédaction pour le préambule menace de placer la protection de l'environnement au-dessus des libertés publiques, au-dessus même de nos règles démocratiques »

Convention citoyenne pour le climat : 149 mesures pour une nouvelle vision de la transition

Mathieu Saujot, Andreas Rüdinger, Sébastien Treyer, Michel Colombier,
Nicolas Berghmans, Laura Brimont, Yann Briand (Iddri)

L'Institut du développement durable et des relations internationales (Iddri) est un *think tank* indépendant qui facilite la transition vers le développement durable. Il a été fondé en 2001. Pour cela, l'Iddri identifie les conditions et propose des outils pour placer le développement durable au cœur des relations internationales et des politiques publiques et privées. Il intervient à différentes échelles, de celle de la coopération internationale à celle des gouvernements nationaux, locaux et des entreprises, chaque échelle informant l'autre. À la fois institut de recherche et plateforme de dialogue, l'Iddri crée les conditions d'un diagnostic et d'une expertise partagés entre parties prenantes. Il met en relation de manière transparente et collaborative, sur la base de travaux de recherche interdisciplinaire de premier plan. L'Iddri met ensuite ses analyses et propositions à la disposition de tous. Quatre enjeux sont au cœur de l'activité de l'institut : le climat, la biodiversité et les écosystèmes, l'océan et la gouvernance du développement durable.

Pour en savoir plus sur les activités et les publications de l'Iddri, visitez www.iddri.org

Citation: Saujot, M., Rüdinger, A., Treyer, S., Colombier, M., Berghmans, N., Brimont, L., Briand, Y. (2020). Convention citoyenne pour le climat : 149 mesures pour une nouvelle vision de la transition. Iddri, *Étude* N°07/20.

ISSN: 2258-7535

Cet article a reçu le soutien financier de l'Agence pour la transition écologique (Ademe), de Porticus, et du gouvernement français au titre du programme « Investissements d'avenir », administré par l'Agence nationale de la recherche (ANR) sous la référence ANR-10-LABX-14-01.

CONTACT

mathieu.saujot@iddri.org

Institut du développement durable et des relations internationales 41, rue du Four - 75006 Paris - France

www.iddri.org

[@IDDRI_ThinkTank](https://twitter.com/IDDRI_ThinkTank)