

**Comment rendre la consommation plus durable ?  
Quel est l'apport des instruments contraignants ?**

Mémoire de Fin d'Etudes présenté par  
Jean-François PINGET  
en vue de l'obtention du grade académique de  
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement  
Année Académique : 2008-2009



## **REMERCIEMENTS**

Je souhaite remercier le Professeur Edwin ZACCAI pour avoir accepté d'encadrer ce mémoire mais aussi pour ses précieux conseils du fait de son expertise dans ce domaine.

Merci également à Françoise BARTIAUX, Hélène MARCELLE, Frédéric DOBRUSZKES, Tom BAULER, Arnaud LIEGEOIS ainsi que le Cabinet du Ministre du Climat et de l'Energie (Nancy da SILVA et Anne-France RIHOUX) pour leur aide ponctuelle.

Enfin, un remerciement particulier à Jean-Pierre BINAME, consultant au sein de la sprl EcoTeam Management, ainsi qu'à Martine DE NARDO pour sa gentillesse et son support efficace au niveau du secrétariat des étudiants.

## RESUME

La dynamique de la consommation durable est complexe. On remarque que l'adhésion aux valeurs écologiques est loin de suffire pour que les citoyens passent à la pratique et adoptent un mode de vie durable. Les comportements sont empêchés par une multitude de facteurs sociaux, psychologiques, culturels et contextuels.

Les politiques mises en place jusqu'à présent, basées essentiellement des leviers incitatifs et informatifs, n'ont pas été efficaces. Et il semble, dans le contexte social actuel, que les consommateurs ne sont pas disposés à faire les efforts nécessaires pour adapter leurs modes de vie vers plus de durabilité alors que les impacts environnementaux de la consommation sont croissants.

Ne faut-il pas dès lors envisager des politiques plus coercitives à l'encontre du citoyen ?

Avant même d'envisager la question de la contrainte, certaines lignes de conduite sont à considérer prioritairement si l'on souhaite résoudre les difficultés rencontrées. Tout d'abord, il faut rappeler le rôle crucial de l'Etat pour veiller au respect de l'intérêt collectif et, au besoin, inverser les tendances lorsqu'une situation devient trop significativement dommageable pour la collectivité. Ensuite, il est unanimement reconnu, vu la complexité des comportements humains et la multitude des obstacles à une consommation durable, qu'il faut combiner plusieurs types d'instruments, en mêlant des mesures incitatives et des mesures dissuasives (la carotte et le bâton), le tout de manière coordonnée et intégrée, dans une démarche cohérente.

En outre, une intervention en amont par des instruments économiques et réglementaires ciblant les producteurs est généralement plus efficace pour réduire l'effort exigé des consommateurs mais lorsque les effets sur l'environnement résultent des modes d'utilisation par les consommateurs, d'autres mesures, éventuellement plus coercitives, doivent être prises à leur intention.

Cependant, deux obstacles s'opposent à l'efficacité des mesures plus coercitives : d'une part, la faible acceptabilité par les groupes-cibles visés et, d'autre part, l'incertitude quant à la persistance du changement de comportement lorsque les carottes et les bâtons qui le garantissent ont disparu.

Et pourtant, les résultats obtenus par les politiques publiques en matière de tri sélectif des déchets laissent penser que le sentiment d'obligation libère de faire des choix difficiles et que l'imposition peut se vivre comme un coup de pouce nécessaire à un changement de comportement, voire même un changement de mentalité, lorsque petit à petit les gestes imposés deviennent des habitudes. En matière de politique de produits, il semble également que certains comportements ne seraient adoptés que dans un cadre contraignant. Le consommateur ne souhaite pas faire d'efforts si d'autres profitent du bien public en se dispensant des sacrifices pour l'entretenir. Dans le domaine de la mobilité également, des mesures coercitives en matière de stationnement semblent produire des effets bénéfiques pour faciliter le report modal.

Et donc, l'activation de la coercition, voire même une simple pression externe normative (si elle n'est pas sociale), paraît être une solution pour briser les résistances et les habitudes. Il semble toutefois indispensable que celle-ci soit activée dans le cadre d'une combinaison d'instruments, certains ayant pour vocation de légitimer et de faciliter l'acceptabilité d'autres plus contraignants.

Reste à savoir si les décideurs sont capables d'envisager cette façon de faire et de démontrer une habileté à agir pour le bien collectif, et non pas en vue d'échéances futures à portée électorale.

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>2</b>
1.1. Objectifs de l'étude	
1.2. Méthodologie	
1.3. La consommation durable	
1.4. Historique de la consommation durable : un lieu de tensions	
<b>2. DYNAMIQUE DE LA CONSOMMATION DURABLE</b>	<b>9</b>
2.1. La conscience environnementale	
2.2. Hiatus entre conscience environnementale et comportements pro environnementaux	
2.3. Approche psychologique : la relation attitude - comportement	
2.4. Approche sociologique	
2.4.1. Le « rational choice model »	
2.4.2. Une multitude de facteurs influençant le comportement	
2.4.3. Obstacles à surmonter en priorité	
2.4.4. La stratégie de moindre coût	
2.5. Impacts sur l'efficacité des politiques publiques	
<b>3. L'ACTION PUBLIQUE</b>	<b>20</b>
3.1. Le rôle crucial de l'Etat	
3.2. Une combinaison d'instruments	
3.3. Les plans d'actions nationaux de CPD : des politiques coordonnées et intégrées	
3.4. Un cadre « régulateur »	
3.5. Quel cadre en Belgique ?	
3.5.1. La loi sur les normes de produits	
3.5.2. Le plan produits 2009-2012	
3.5.3. Les taxes environnementales	
3.5.4. Autres dispositions	
3.5.5. Grandes lignes de la politique publique belge	
<b>4. LES INSTRUMENTS DE L'ACTION PUBLIQUE</b>	<b>32</b>
4.1. Quelle typologie ?	
4.2. Première typologie : selon le type de rapport entre gouvernant et gouvernés	
4.2.1. Les instruments réglementaires	
4.2.2. Les instruments économiques	
4.2.3. Les instruments informationnels	
4.2.4. Le niveau de contrainte	
4.3. Deuxième typologie : selon les modalités mises en œuvre	
4.3.1. Intervention croissante de la contrainte	
4.3.2. Perception de la contrainte et niveau d'implémentation	
4.4. Troisième typologie : selon les attributs	
4.5. Les instruments « contraignants » et l'évolution du droit de l'environnement	
4.5.1. D'un Etat policier à un Etat incitateur et négociateur	
4.5.2. Inefficacité des instruments « command and control » ?	
4.5.3. Des instruments « politiques »	

#### **4.6. Les nouveaux outils**

- 4.6.1. L'action incitative et les référentiels de labellisation
- 4.6.2. Les instruments économiques

### **5. ANALYSE DE QUELQUES INSTRUMENTS**

**51**

#### **5.1. La mobilité durable**

- 5.1.1. Le report modal
- 5.1.2. L'exemple de Berne
- 5.1.3. Quels instruments pour « faciliter » le report modal ?
- 5.1.4. Pour quels résultats ?
- 5.1.5. Les trajets domicile - lieux de travail
- 5.1.6. L'acceptabilité des mesures coercitives
- 5.1.7. Le « courage » politique

#### **5.2. L'éco-bonus/éco-malus en Région wallonne**

- 5.5.1. Contexte
- 5.5.2. Analyse de l'instrument

#### **5.3. La directive « eco-conception »**

- 5.3.1. Contexte
- 5.3.2. Les ampoules à incandescence
- 5.3.3. Analyse de l'instrument

#### **5.4. La taxe sur le CO2 appliquée aux combustibles : l'exemple de la Suisse**

- 5.4.1. Contexte
- 5.4.2. Analyse de l'instrument

#### **5.5. Conclusion**

### **6. L'APPORT DE LA CONTRAINTE ?**

**70**

#### **6.1. La difficulté d'adopter des comportements durables**

#### **6.2. Intervention de la puissance publique**

- 6.2.1. Pourquoi cette timidité ?
- 6.2.2. A quel niveau devrait intervenir la contrainte ?

#### **6.3. Le sentiment d'obligation : le cas du tri des déchets**

- 6.3.1. La place de la responsabilité
- 6.3.2. Les pressions externes et la crainte de la répression
- 6.3.3. Les effets

#### **6.4. Une autre approche : la théorie de l'engagement**

#### **6.5. Manipulation ou contrainte ?**

### **CONCLUSIONS**

**79**



# 1. INTRODUCTION

## 1.1. Objectifs de l'étude

Près de 20 ans après le Sommet de Rio, la remise en question des modes de consommation et de production traditionnels est toujours au coeur de la problématique du développement durable.

Malgré la prise de conscience croissante de la nécessaire modification de nos modes de consommation et les efforts déjà consentis surtout sur la scène internationale, il semble que les résultats des politiques publiques sont mitigés.

L'objectif de cette étude est multiple :

- dresser le contexte de la dynamique de la consommation durable,
- faire le point sur les comportements « citoyens »,
- répertorier et analyser les politiques usitées en la matière,
- se focaliser sur l'apport des instruments contraignants.

In fine, la question sera de savoir si les politiques actuelles sont adaptées à ce que l'on sait sur la consommation durable et si des instruments plus contraignants ne doivent pas être un passage obligé dans une politique visant à changer les comportements.

## 1.2. Méthodologie

Après une description du contexte de la consommation durable, un relevé sera établi des différents instruments actuellement utilisés. Ils auront été prélevés de la littérature et de l'analyse des politiques belges. Les recommandations des organismes supra-nationaux seront également étudiées pour répertorier les stratégies et instruments qui devraient être prioritairement mis en oeuvre.

Diverses typologies seront appliquées afin de dégager les motivations qui sont à l'origine de leur adoption, le caractère contraignant ou non, la popularité de la décision politique auprès des consommateurs ou des entreprises, ou encore leur efficacité. Le point sera fait quant à l'aspect contraignant des différentes catégories d'instruments.

Enfin, il sera opéré une analyse plus approfondie de quelques instruments à portée contraignante qui ont été mis en place au niveau national et/ou international pour tenter de comprendre, d'une part, ce qui a conduit les autorités publiques à choisir ce type d'instrument et, d'autre part, l'apport de la contrainte en matière de consommation durable.

## 1.3. La consommation durable

Consommer est un acte tellement banal et quotidien que la définition de la consommation paraît évidente. La consommation est comprise habituellement comme l'action d'amener quelque chose à son terme : elle reprend les notions d'achèvement et d'accomplissement par destruction, le but étant de satisfaire des besoins personnels ou collectifs.



Selon l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), la **consommation (finale) des ménages** représente « *la valeur des biens et services utilisés pour la satisfaction directe des besoins humains, que ceux-ci soient individuels (consommation finale des ménages) ou collectifs (consommation finale des services non-marchands par les administrations publiques ou privées)*<sup>1</sup> ».

L'OCDE a constaté en 2002 que la consommation (privée par habitant) est en augmentation régulière depuis deux décennies dans les pays de l'Organisation et devrait continuer de progresser au rythme de la croissance du PIB d'ici à 2020<sup>2</sup>.

On peut distinguer au sein de cette consommation des ménages trois secteurs prépondérants et leurs impacts sur l'environnement<sup>3</sup> :

- L'alimentation : On estime qu'un tiers de l'impact environnemental d'un ménage est dû à l'alimentation. Les effets les plus significatifs de l'alimentation sur l'environnement se produisent aux premiers stades de la chaîne de production (agriculture, transformation), mais les ménages influent à ces stades par leurs habitudes alimentaires, exerçant également des effets directs sur l'environnement par leur consommation d'énergie et leur production de déchets.
- La consommation d'énergie : Les ménages représentent 26% de la consommation finale d'énergie en 2001 contre 28% pour l'industrie. Cette part s'est accrue de 36 % dans les pays de l'OCDE entre 1973 et 1998, et on s'attend à ce qu'elle augmente encore de 35 % d'ici 2020 malgré des gains en matière d'efficacité énergétique. La part de l'électricité dans la consommation d'énergie des ménages est croissante en partie du fait de l'augmentation de la taille des habitations, du nombre accru d'appareils électriques et de la hausse des standards de confort individuel.
- La mobilité des personnes : Le nombre total de véhicules automobiles dans les pays composant l'OCDE (550 millions d'unités en 2002, dont 75 % de voitures particulières) devrait augmenter de 32 % d'ici à 2020 et le nombre de kilomètres parcourus par véhicule devrait croître de 40 %. Et même si la performance énergétique des véhicules s'améliore, la croissance du transport anéantit ces efforts.

Les modes de consommations et de production non durables sont considérés comme une des causes premières du changement climatique et conduisent à d'autres problèmes environnementaux et sociaux, tels que la dégradation des sols, la pollution de l'air, les pénuries d'eau ou encore l'épuisement des ressources. Ils sont également le fil commun aux crises environnementales majeures. Dès lors, la modification de nos modes de vie est une des réponses clés aux questions de protection de l'environnement et à l'amélioration du bien-être humain.

---

<sup>1</sup> HEILBRUN B. (2005), La consommation : une image originelle négative, La consommation et ses sociologies, Paris, Armand Colin, pp. 19-21.

<sup>2</sup> OCDE (2002), Vers une consommation durable des ménages, Tendances politiques dans les pays de l'OCDE, Synthèses.

<sup>3</sup> MORTENSEN L.F., Sustainable household consumption in Europe, Consumer policy review, Jul/Aug 2006, Volume 16, n°4.

La **consommation durable** a été définie lors de la table ronde ministérielle d'Oslo<sup>4</sup> (Soria Moria Symposium) en 1994 comme « *l'utilisation de biens et services qui répondent aux besoins fondamentaux et apportent une meilleure qualité de vie, tout en réduisant au minimum l'utilisation des ressources naturelles, des matériaux toxiques et des émissions de déchets et de polluants tout au long du cycle de vie, de façon à ne pas compromettre les besoins des générations futures* ».

Cette définition reprise par l'OCDE est considérée comme une notion relative et dynamique. Elle est spécifique à un lieu et à une problématique et elle peut évoluer au cours du temps. Toujours est-il que ce concept n'est pas sans poser de problème : la consommation durable est une notion complexe, suscitant de nombreuses tensions.

Comme le mentionne Grégoire WALLENBORN, la consommation durable « *peut être vue comme un oxymore, juxtaposition de deux termes contradictoires* ». Le terme « consommer » signifie détruire un bien alors que « durable », dans ce contexte, signifierait ne pas toucher à ce bien, c'est-à-dire ne pas le consommer<sup>5</sup>.

#### **1.4. Historique de la consommation durable : un lieu de tensions**

Au cours du XXe siècle, et surtout après la seconde guerre mondiale avec l'aide du Plan Marshall en Europe, le système de production et de consommation de masse s'est imposé dans de nombreuses régions du monde.

La voiture populaire à bon marché (la Ford T aux Etats-Unis, la 2CV ou bien la Coccinelle en Europe) a été un élément décisif. De fait, l'automobile conditionne la mobilité vers le lieu de travail, vers les lieux de loisirs et vers les lieux d'achats de biens de consommation. L'arrivée des grandes surfaces dans les années 50 et l'apparition des loisirs suite à la baisse du temps de travail dans les années 60 ont confirmé ce mouvement vers une société de la consommation<sup>6</sup>.

La notion de défense du consommateur est apparue à cette époque puisque la massification aurait entraîné une baisse de la qualité des produits. Cette recherche de défense du consommateur est venue de l'action publique (les Etats ont commencé à se préoccuper de la qualité des produits vendus), mais aussi des associations de consommateurs et des réclamations individuelles. Les politiques publiques étaient alors orientées vers la défense des intérêts des consommateurs, protégeant leur souveraineté. C'était l'époque du « consommateur roi ». Parallèlement, la politique de production veillait à la promotion et à l'encouragement de la production avec une très faible prise en compte des externalités.

Progressivement, alors que le terme « consommation » désignait à l'origine l'idée d'achèvement, il est passé à l'idée d'usage que l'on fait d'une chose pour satisfaire ses besoins et touche à présent à des connotations plus en rapport avec le plaisir et la satisfaction<sup>7</sup>. La satisfaction des désirs est devenue le moteur de la production de nouveaux biens et services alors que la surconsommation génère une série de maux.

---

<sup>4</sup> DOBRE M. (2002), L'écologie au quotidien. Eléments pour une théorie sociologique de la résistance ordinaire, L'Harmattan, Paris.

<sup>5</sup> WALLENBORN G. (2003), Les difficultés d'une consommation durable, ULB-CEDD.

<sup>6</sup> DESJEUX D. (2006), La consommation, Paris, Presses Universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », n°3754.

<sup>7</sup> HEILBRUN B. (2005), La consommation : une image originelle négative, La consommation et ses sociologies, Paris, Armand Colin, pp. 19-21.

Parallèlement à ce changement de mode de consommation, d'autres phénomènes ont amplifié les conséquences négatives de la surconsommation : la croissance démographique, l'augmentation du nombre de ménages devenus plus petits, l'augmentation de l'espace de vie par individu, le vieillissement des ménages, l'évolution du crédit à la consommation et des crédits immobiliers, etc<sup>8</sup>. Aujourd'hui, ce sont les pays tels que le Brésil, la Russie, l'Inde ou la Chine qui s'engagent dans la voie vers cette société de consommation. La part des revenus consacrés à la satisfaction des besoins de base comme l'alimentation et les appareils ménagers est en baisse dans de nombreux pays émergents alors qu'augmentent les dépenses pour les repas préparés hors de la maison, le cinéma et les téléphones portables<sup>9</sup>.

C'est ainsi que depuis la deuxième moitié du XXe siècle, les impacts du développement et de la consommation sur l'environnement se révèlent de plus en plus conséquents, notamment en ce qui concerne l'apparition d'effets sur le climat. La remise en question des modes de consommation et de production traditionnels, hérités du modèle de développement des sociétés industrialisées des XIXe et XXe siècles, est au coeur de la problématique du développement durable.

Ce sont tout d'abord les ONG, soucieuses de la protection de l'environnement, qui ont développé, depuis les années 70, des actions de sensibilisation et d'information à destination du consommateur. Inquiétées par les menaces grandissantes pour l'état de la planète, elles ont profité du développement de l'accès aux médias de masse pour diffuser leur message.

Dans les années 80, le concept de « *modernisation écologique* » apparaît en tentant d'établir un lien entre des efforts de modernisation au sein d'une économie de marché et la nécessité d'élaborer sur le long terme un développement plus respectueux de l'environnement. Cependant, on voit vite apparaître un biais important, l'effet rebond<sup>10</sup>.

En 1987, le Rapport Brundtland, publié par la Commission mondiale sur l'Environnement et le Développement, définit la politique nécessaire pour parvenir à un « développement durable ». **A partir de ce moment, quelques Etats tentent de prendre des initiatives pour développer des politiques en matière de consommation.**

Partant du principe que les attitudes pouvaient être influencées par la prise de conscience environnementale, les stratégies sont axées autour de campagnes d'information dans l'objectif d'éduquer les citoyens. La consommation est considérée comme un problème et la solution consiste à informer et éduquer le consommateur. On tente de rendre les consommateurs responsables de leur propre consommation : « *a better environment starts with yourself* »<sup>11</sup>. Cette prise de conscience au niveau du monde politique de la nécessaire modification de nos modes de consommation est basée sur les constats que la durabilité des ressources naturelles mondiales est menacée par nos modes de vie, et qu'il existe par ailleurs de grandes inégalités dans la répartition des richesses naturelles au niveau mondial, ce qui constitue une menace pour la stabilité de la planète.

---

<sup>8</sup> BAULER T., Consommation, ménages et environnement, ULB, 2008-2009.

<sup>9</sup> UNEP (2008), Planning for change, Guidelines for National programmes on Sustainable Consumption and Production.

<sup>10</sup> ZACCAÏ E. & HAYNES I. (2008), La société de consommation face aux défis écologiques, Problèmes politiques et sociaux n°954, La documentation Française, Paris.

<sup>11</sup> VAN DEN BURG S. (2007), The political modernization of sustainable consumption policies, Environmental policies group, Wageningen University, Netherlands.

Lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement à Rio de Janeiro en 1992, la problématique de la consommation durable prend de l'ampleur. Les Gouvernements font le constat que pour « *parvenir à un développement durable et à une meilleure qualité de vie pour tous les peuples, les États devraient réduire et éliminer les modes de production et de consommation non viables et promouvoir des politiques démographiques appropriées* » (Principe 8 de la Déclaration de Rio). Par le biais de l'Action 21, ils s'engagent « *à promouvoir des schémas de consommation et de production de nature à réduire l'agression environnementale et à répondre aux besoins essentiels de l'humanité* » (Chapitre 4, modification des modes de consommation).

**Avec la reconnaissance par les Etats et la Communauté internationale de la consommation comme cause majeure des problèmes environnementaux, un nouveau challenge est posé, celui de mettre en place les politiques adéquates.**

Tout d'abord, le cadre onusien vise à encourager la croissance économique sans qu'elle entraîne une dégradation de l'environnement, satisfaire les besoins élémentaires, tout en prévenant l'effet rebond qui survient lorsque les progrès technologiques et l'amélioration de l'efficacité entraînent l'augmentation de la consommation.

Au niveau européen, on voit apparaître le développement de régulations ayant pour objectif de viser la consommation mais aussi d'établir le lien entre la consommation et la production. En 1994, la directive « Packaging and Packaging Waste » est adoptée et la notion de « *responsabilité étendue des producteurs* » est introduite dans les textes. Les politiques orientées vers le consommateur, notamment l'information sur les caractéristiques des produits, sont considérées comme la première approche d'une politique des produits.

Le comportement rationnel du consommateur est de plus en plus pris en compte. L'individu est considéré comme un *homo economicus* et de nouveaux instruments politiques sont implantés sur base de la théorie du choix rationnel : « *By providing the right information, consumers can make the right decisions* ». Par exemple, un Règlement du Conseil de la Communauté européenne instaure un système communautaire d'attribution de label écologique visant à promouvoir la conception, la production, la commercialisation et l'utilisation de produits ayant une incidence moindre sur l'environnement durant tout leur cycle de vie mais aussi pour mieux informer les consommateurs des incidences des produits sur leur environnement. Les instruments informationnels mais aussi économiques gagnent en popularité. En Belgique, la loi sur les ecotaxes-produits est adoptée dans l'objectif de dissuader le consommateur de consommer des produits considérés comme impliquant trop de nuisances environnementales.

Ensuite, des notions telles que le « *political consumerism* » ou « *ethical consumerism* » apparaissent durant la deuxième partie des années 1990. La **société civile** et le **monde universitaire** reconnaissent la capacité des consommateurs à changer les modes de consommation et de production à travers le marché. Le nombre important de labels est une preuve de cette recrudescence du « *consommérisme politique* », chacun avec des résultats divers<sup>12</sup>. On attribue de plus en plus le poids des responsabilités sur le consommateur quant à sa capacité à réaliser ce changement de société, mettant en évidence que les chaînes de production sont de plus en plus guidées par l'autorité et la puissance du consommateur. Alors que les

---

<sup>12</sup> VAN DEN BURG S. (2007), The political modernization of sustainable consumption policies, Environmental policies group, Wageningen University, Netherlands.

politiques ont tenté le plus souvent de l'influencer par le biais de l'information, la nouvelle gouvernance en matière de consommation durable est plus pluraliste que jamais.

En 2001, la Commission européenne publie un « Livre Vert sur la politique intégrée de produits<sup>13</sup> ». Cette stratégie propose l'**implication de tous les acteurs** tout au long du cycle de vie des produits. L'éco-conception doit être promue parmi les industriels pour que les produits du marché soient plus respectueux de l'environnement. Les distributeurs doivent mettre des produits verts sur les rayons et informer les consommateurs de leur existence et avantages. Les consommateurs doivent exercer leur choix en faveur des produits verts et les utiliser de façon à prolonger leur durée de vie et à réduire leur impact sur l'environnement.

Les initiatives sont multiples et l'Etat n'est plus le seul interlocuteur.

En 2002, le Sommet Mondial pour le Développement Durable tenu à Johannesburg réaffirme l'importance de la transition vers des modes de consommation et de production compatibles avec la préservation de notre environnement naturel en mettant l'accent sur les modes de consommation des pays développés donnant ainsi une responsabilité accrue à ceux-ci. Une série de recommandations y est entérinée dans un programme-cadre sur 10 ans (10YFP) visant à soutenir les initiatives régionales et nationales pour accélérer le passage à une production et une consommation durables.

Ce programme-cadre sur 10 ans est développé au cœur du Processus de Marrakech, sous la direction de l'UNEP (Programme Environnemental des Nations Unies) et de l'UNDESA (Département des Affaires économiques et sociales des Nations Unies). Ce processus nourrit de nombreux espoirs. Des « Task Forces » chargées de l'accompagnement de mesures concrètes réunissent en groupes de travail des spécialistes autour de thématiques comme les modes de vie durables, les éco-produits, les achats publics, le tourisme, les bâtiments et les constructions ou l'éducation à la consommation durable. Les dynamiques sont à la fois mondiales et régionales.

En 2003, sur base de son livret vert, la Commission européenne établit une Communication au Conseil et au Parlement européen<sup>14</sup> intitulée « *Politique intégrée des produits : développement d'une réflexion environnementale axée sur le cycle de vie* ». Il s'agit de présenter la stratégie communautaire destinée à rendre les produits plus respectueux de l'environnement. La communication signale des instruments pour mettre en œuvre la stratégie : la création d'un cadre économique et juridique approprié (mesures relatives aux taxes et subventions, à la normalisation, aux accords volontaires et aux marchés publics), la promotion de la réflexion axée sur le cycle de vie d'un produit (mise à disposition de l'information relative au cycle de vie) et la transmission d'informations sur les produits aux consommateurs (en ce compris des mesures relatives aux labels écologiques).

Il faut toutefois attendre juillet 2008 pour la sortie de la Communication de la Commission européenne sur un Plan d'actions sur la Consommation et la Production Durables<sup>15</sup> établi autour de quatre axes : better products (éco-conception, étiquetage, ecolabel, etc), smarter consumption (marchés publics, incitants fiscaux), leaner production (emas, outils de suivi) et action at global level (promotion bonnes pratiques à l'échelon international). L'objectif est d'exclure les produits

---

<sup>13</sup> COM(2001) 68

<sup>14</sup> COM(2003) 302

<sup>15</sup> COM(2008) 397

ayant de « mauvaises » performances environnementales avec des instruments obligatoires, promouvoir les produits ayant de « bonnes » performances environnementales avec des instruments volontaires et créer un processus d'amélioration continue<sup>16</sup>. Ce plan apporte divers amendements aux instruments déjà adoptés au niveau européen tels que la directive de 2005/32/CE relative à l'éco-conception applicables aux produits consommateurs d'énergie, la directive 92/75/CEE sur l'étiquetage énergétique, le règlement CEE n°880/92 du Conseil du 23 mars 1992 en matière d'éco-label, etc.

**Cependant, malgré deux sommets d'importance, une prise en compte croissante au niveau européen et l'engagement des Etats sur la scène internationale, les actions réelles entreprises concrètement par les Gouvernements en matière de développement durable sont restées peu nombreuses en comparaison de l'ampleur du discours<sup>17</sup>.** Et même si ceux-ci vont dans le sens d'une sensibilisation toujours plus grande du consommateur sur sa responsabilité environnementale, les actions citoyennes restent marginales. Les discussions, conférences, recherches et politiques mises en place à la fin du siècle dernier ont été inadéquates pour changer les tendances de production et de consommation<sup>18</sup>.

Effectivement, des obstacles et freins puissants sont en place.

Tout d'abord, il existe une contradiction entre les désirs individuels et les aspirations collectives. D'un côté, tout le monde exprime le désir de participer à la société d'abondance, de maintenir ou d'améliorer sa qualité de vie, et de l'autre côté les mêmes personnes en rejettent les effets secondaires tels que la pollution et les embouteillages. Les désirs et les envies des consommateurs sont chaque jour davantage sollicités par la société de consommation. Ils sont même encouragés à consommer toujours davantage pour soutenir la croissance de l'économie.

Selon l'UNEP, même si beaucoup de pays ont mis en place des politiques individuelles pour promouvoir des modes de consommation et de production durables, qu'ils s'agissent de programmes, de plans d'actions et de stratégies, ces actions sont souvent ni cohérentes ni menées dans un programme intégré<sup>19</sup>. Les initiatives nationales individuelles ont donc peu de chance d'apporter des changements à grande échelle dans les habitudes de consommation et de production.

Nonobstant cette prise de conscience quasi-globale et les recommandations des multiples organisations supra-nationales, les questions concernant les moyens à mettre en œuvre pour réorienter nos modes de vie et les interrogations concernant les finalités de notre système économique continuent à susciter de vifs débats.

Depuis peu, des questionnements économiques sont apparus concernant la société de croissance et ses conséquences, certains allant jusqu'à prôner la conception d'une société de la décroissance, remettant en cause la domination de l'économie sur le reste de la vie.

---

<sup>16</sup> ZUINEN N., Politiques visant à modifier les modes de consommation et de production non durables, 5 décembre 2008, Task Force Développement durable.

<sup>17</sup> Mouvement Vraiment Durable (2007), Etat et avenir de la consommation durable : vers une gouvernance de la consommation ?, synthèse de l'étude présentée le 4 avril 2007 au lancement du réseau pour la consommation durable, Etude réalisée, pilotée et conçue par le en collaboration avec le cabinet atefo.

<sup>18</sup> BARBER J. (2003), Production, Consumption and the World Summit for Sustainable Development, Integrative Strategies Forum, in Environment, Development and Sustainability, Kluwer Academic.

<sup>19</sup> UNEP (2008), Planning for change, Guidelines for National programmes on Sustainable Consumption and Production.

## 2. DYNAMIQUE DE LA CONSOMMATION DURABLE

Comme mentionné dans le chapitre précédent, nous nous trouvons, principalement dans les pays dits industrialisés, dans une société de consommation de masse. La quantité de produits mise sur le marché ne cesse d'augmenter et les invitations à consommer se multiplient.

Depuis le début des années 1990, et la conférence de Rio, les politiques environnementales se sont progressivement orientées vers des politiques centrées sur les produits et la consommation, en tentant de réduire la consommation de produits ou en modifiant l'utilisation du produit et la gestion de son déchet.

Globalement, trois types de stratégies visent à réduire les impacts environnementaux des produits :

- Réduire la consommation du produit
- Modifier l'utilisation du produit et la gestion de son déchet
- Modifier les caractéristiques environnementales du produit

Bien que tous les acteurs soient concernés par ces stratégies, constituant chacun un maillon au cours du cycle de vie du produit, le consommateur occupe une place prépondérante ! Dans les deux premières stratégies surtout, les consommateurs - en tant que preneurs de décisions - occupent une position fondamentale, tandis que la dernière stratégie concerne davantage les producteurs.

Et puisqu'il n'y a pas de changement du modèle de production sans changement du modèle de consommation, une canalisation différente du choix du consommateur peut conduire les entreprises sur la voie d'un développement durable<sup>20</sup>. Les consommateurs ont un pouvoir d'influence sur les entreprises mais aussi un rôle en tant que dépositaires des innombrables gestes de la consommation. L'influence du consommateur s'étend à l'entièreté du cycle de vie du produit : il affecte les modes d'achat, d'utilisation et d'élimination du produit.

Il est indispensable de comprendre le comportement des individus consommateurs si on veut pouvoir l'influencer par le développement de politiques adéquates.

### 2.1. La conscience environnementale

L'attitude à l'égard de l'environnement, que l'on peut aussi appeler moralité ou conscience environnementale, est un ensemble de croyances, émotions et intentions comportementales qu'une personne détient à l'égard de son environnement.

La prise de conscience collective de l'importance des problèmes écologiques a réellement commencé dès l'éclosion de l'écologisme à la fin des années 60. En Europe, lors d'une première enquête internationale sur l'environnement en 1973 (Eurobaromètre n°1), une majorité de 95 % de la population des six pays de la CEE estime ce problème important ou très important<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> MICHELETTI M. (2004), Le consumérisme politique, une nouvelle forme de gouvernance transnationale ?, in Marché et politique, Autour de la consommation engagée, Sciences de la société, n°62, Presses Universitaires du Mirail.

<sup>21</sup> BOZZONET J-P. (2007), De la conscience écologique aux pratiques, comment expliquer le hiatus entre pratiques environnementalistes et les comportements, PACTE, Institut d'Etudes Politiques de Grenoble.

Selon les résultats du sondage effectué dans le cadre de l'Eurobaromètre 51.1 en 1999<sup>22</sup>, huit Européens sur dix sont conscients de vivre sur une planète en danger et pour cinq citoyens de l'Union sur dix, cela implique un changement d'attitude. Pour ceux-ci, il faut « *modifier en profondeur notre mode de vie et de développement si l'on veut arrêter la détérioration de l'environnement* ». La compréhension du danger laisse également trois Européens sur dix catastrophés. Ils estiment qu'effectivement le développement actuel des activités humaines conduit à des catastrophes et met en danger l'environnement, mais sans toutefois imaginer pouvoir eux-mêmes influencer sur le cours des choses.

On constate aussi que les préoccupations ont évolué depuis 40 ans : on est passé d'un simple sentiment subjectif d'une dégradation de l'environnement à des préoccupations beaucoup plus explicites telles que la pollution de l'air, l'accumulation des déchets, etc. Certains dégâts ont été « réparés » par les politiques publiques ou ont quitté la scène médiatique et d'autres ont été projetés au premier plan. Alors que jadis elle était plutôt l'apanage des catégories aisées et des personnes très diplômées, la préoccupation environnementale concernait en 2001 toutes les classes moyennes<sup>23</sup>.

En Belgique, le Centre de Recherche et d'Information des Organisations de Consommateurs (CRIOC) réalise chaque année une enquête quantitative sur les préoccupations des Wallons pour l'environnement<sup>24</sup>.

Selon la dernière enquête, les principaux sujets d'inquiétude des habitants de Wallonie sont en 2007 d'ordre économique et social (chômage et insécurité). La dégradation de l'environnement occupe la troisième place. **Cette préoccupation pour l'environnement est partagée par la plupart des Wallons (97%)** même si pour 13% il s'agit d'avantage d'un problème pour l'avenir. En moyenne, **7 Wallons sur 10 déclarent faire un effort pour l'environnement** et le pourcentage de personnes refusant de faire un effort diminue au cours du temps. Le nombre de personnes qui accepteraient de faire un effort supplémentaire est en augmentation. Les secteurs dans lesquels les consommateurs font un effort restent prioritairement le tri des déchets, les économies d'énergie et les économies d'eau et, dans ces trois secteurs, les pratiques respectueuses de l'environnement semblent largement adoptées.

En termes de produits, le CRIOC annonce que les achats respectueux de l'environnement connaissent également une belle croissance. En 2007, presque 8 personnes sur 10 qui déclarent faire un effort, achètent régulièrement des produits qui respectent l'environnement, 23% le font parfois. Extrapolé à l'ensemble des répondants, ce résultat indique qu'environ 47 % de la population wallonne achètent régulièrement des produits respectueux de l'environnement. Ces résultats optimistes, enregistrés suite aux déclarations des consommateurs wallons, doivent cependant être relativisés à l'analyse des évolutions des achats de produits particuliers. Les résultats concernant certains produits particuliers montrent plutôt que **les achats respectueux de l'environnement connaissent des succès plus mitigés que ce que les déclarations des consommateurs wallons laisseraient supposer**. Effectivement, les achats de fruits et légumes en vrac, d'aliments biologiques et de peintures naturelles stagnent tandis que l'achat de papier de toilette recyclé et, surtout, de boissons en emballages consignés diminuent.

---

<sup>22</sup> Commission européenne (1999), Environnement ? Ce que les Européens en pensent, principaux résultats du sondage effectué dans le cadre de l'Eurobaromètre 51.1, Bruxelles.

<sup>23</sup> BOYER M., HERZLICH G. et MARESCA B. (2001), L'environnement, question sociale : Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement, CREDOC, Editions Odile Jacob.

<sup>24</sup> ROUSSEAU C. & VANDERCAMMEN M. (2007), 9 ans d'éco-consommation, Evolution 1999-2007, CRIOC, Bruxelles.



Les enquêtes, dont celle du CRIOC, démontrent que la prise de conscience du défi environnemental est bien ancrée dans les mentalités et que le lien entre consommation et environnement est clairement établi. Cependant, on observe à certains moments, par exemple concernant l'acquisition de produits, un décalage entre les pratiques déclarées et les comportements réels.

## 2.2. Hiatus entre conscience environnementale et comportements pro environnementaux

L'analyse du CRIOC concernant ce décalage entre la sensibilité écologique, les pratiques déclarées et les comportements réellement adoptés est confirmée par la littérature.

Selon Jean-Paul BOZONNET, malgré le quasi-consensus quant à la question environnementale, « *les pratiques environnementales demeurent assez rares au sein de la population* ». Il estime qu'il existe « *un véritable fossé entre les opinions et les attitudes favorables à la protection de l'environnement d'un côté et les actions concrètes de l'autre*<sup>25</sup> ». Selon Grégoire WALLENBORN et Joël DOZZI, il est « *régulièrement remarqué un décalage entre attitudes et comportements favorables à l'environnement*<sup>26</sup> ». Gert SPAARGAREN parle d'« *attitude-behaviour paradigm*<sup>27</sup> ».

Dans le domaine de l'eau et de l'énergie, Anne DUJIN, Guy POQUET et Bruno MARESCA, dressent ce même constat : « *il existe un décalage important entre la sensibilité écologique déclarée, telle qu'elle est mesurée à travers les sondages et enquêtes d'opinions, et les comportements de consommateurs effectifs*<sup>28</sup> ». Les rares études de comportement fondées sur l'observation et pas sur les déclarations appuient l'hypothèse selon laquelle l'information et la sensibilisation à la problématique environnementale ont été assimilées mais les comportements reproduisent les modes de fonctionnement acquis. La sensibilité écologique et les comportements de consommation « *fonctionneraient même comme deux registres distincts, sans répercussions directes l'un sur l'autre* ».

### L'adhésion aux valeurs écologiques est donc loin de suffire pour que les citoyens passent à la pratique.

En psychologie, on estime que le lien entre attitude et comportement dans le domaine de l'écologie est faible<sup>29</sup>, mais ce hiatus entre sensibilité des ménages et comportements effectifs reste difficile à appréhender.

Un exemple de cette complexité est énoncé par Alexis ROY. Sur base des pratiques déclarées lors de l'enquête permanente sur les conditions de vie des ménages de l'INSEE réalisée en janvier 2005<sup>30</sup>, il affirme que l'âge de la personne et la composition du ménage influencent le nombre de pratiques adoptées. Ainsi, les personnes seules ou les locataires déclarent peu de

<sup>25</sup> BOZZONET J-P. (2007), De la conscience écologique aux pratiques, comment expliquer le hiatus entre pratiques environnementalistes et les comportements, PACTE, Institut d'Etudes politiques de Grenoble.

<sup>26</sup> WALLENBORN G. & DOZZI J. (2007), « Du point de vue environnemental, ne vaut-il pas mieux être pauvre et mal informé que riche et conscientisé ? », in Environnement et inégalités sociales, P. Cornut, T. Bauler and E. Zaccarà (eds.), Editions de l'Université de Bruxelles.

<sup>27</sup> WIJEN F., ZOETEMAN K., PIETERS J. (Editor), ZOETEMAN B. C. J. , A Handbook Of Globalisation And Environmental Policy: National Government Interventions In A Global Arena, Edward Elgar Original Reference.

<sup>28</sup> DUJIN A., POQUET G. et MARESCA B. (2007), La maîtrise des consommations dans les domaines de l'eau et de l'énergie, Cahier de recherche n°237, CREDOC.

<sup>29</sup> MARGUERAT D. & CESTRE G. (2002), Le consommateur vert : attitude et comportement, Working paper 0211, Institut Universitaire de Management International.

<sup>30</sup> ROY A., L'environnement, de plus en plus intégré dans les gestes et attitudes des Français, Le 4 pages, 2006, n°109, pp. 1-3.

pratiques. De façon similaire, la catégorie socioprofessionnelle représente un caractère discriminant. Les cadres, professions libérales et les ménages les plus diplômés sont ceux qui effectuent le plus de gestes concrets. Par contre, un faible niveau d'études ou l'absence de diplôme reste un critère défavorable à l'adoption de pratiques environnementales. L'adoption de pratiques environnementales est liée à une certaine aisance sociale et émerge plus particulièrement au sein des ménages propriétaires, vivant en couple, dans lesquels la personne de référence est diplômée.

Un autre paradoxe au niveau de la sensibilité écologique est relevé par Grégoire WALLENBORN et Joel DOZZI puisque « *ceux qui se disent bien informés des problèmes environnementaux sont prêts à l'être encore plus, alors que ces mêmes individus génèrent davantage d'impact sur l'environnement*<sup>31</sup> ». En matière d'énergie également, les ménages les plus riches sont à la fois les plus sensibilisés aux problèmes environnementaux et ceux qui globalement entraînent le plus d'impacts négatifs sur l'environnement, à tel point que la question se pose de savoir s'il n'est pas préférable d'un point de vue environnemental d'être « *pauvre et mal informé que riche et conscientisé ?* ».

### 2.3. Approche psychologique : la relation attitude - comportement

Les études de LAPIERE (1934) et DE WICKER (1969) concluent à l'existence d'un très faible lien entre l'attitude et le comportement<sup>32</sup>. La plupart des auteurs d'études sur le sujet (WEIGEL, HINES, SCHAN, CARLETON) s'accordent sur le fait que le lien entre attitude environnementale, c'est-à-dire préoccupation, état d'esprit favorable à la protection de l'environnement, et comportement environnemental, c'est-à-dire les actions, n'est pas systématique, loin s'en faut.

Par la suite, d'autres modèles ont été successivement présentés pour tenter de décrire le lien entre attitude et comportement : la théorie de l'action raisonnée (FISHBEIN & AJZEN, 1975), et son extension, la théorie du comportement planifié (AJZEN, 1987).

Selon la « **théorie de l'action raisonnée** », les gens agissent en général conformément à leurs intentions, mais celles-ci dérivent d'une part des croyances par rapport aux résultats prévus et d'autre part des valeurs accordées aux conséquences. Pour qu'un individu développe une forte intention d'agir et donc un nouveau comportement, il doit penser que le comportement est utile (croyances comportementales) et que les membres de son entourage approuvent ce nouveau comportement (norme subjective).

Selon ce modèle, en règle générale, un sujet adoptera un comportement vis-à-vis duquel il manifeste une attitude favorable et dont il pense que les autres s'attendent à ce qu'il l'adopte<sup>33</sup>.

La « **théorie du comportement planifié** » complète la précédente avec la notion de « contrôle comportemental perçu », c'est-à-dire la croyance qu'il a les ressources nécessaires et la capacité pour adopter ce comportement. Si l'individu décide que la réalisation de son comportement ne

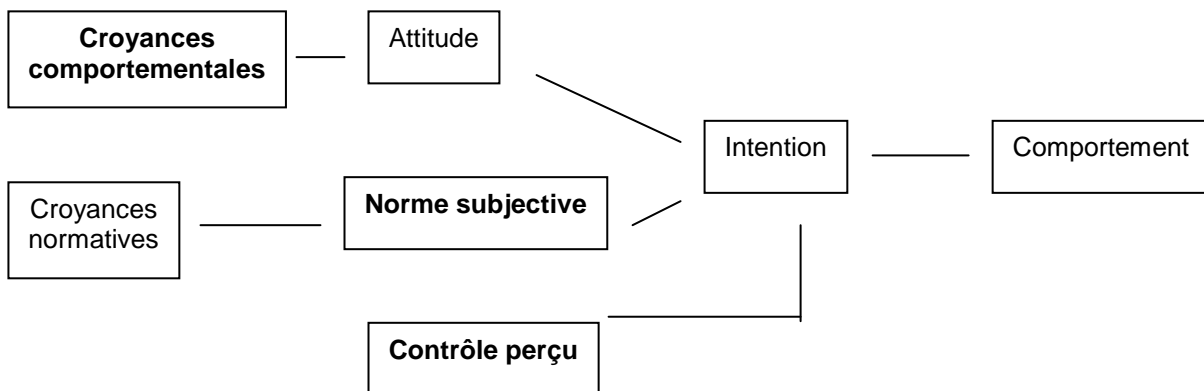
---

<sup>31</sup> WALLENBORN G. & DOZZI J. (2007), « Du point de vue environnemental, ne vaut-il pas mieux être pauvre et mal informé que riche et conscientisé ? », in Environnement et inégalités sociales, P. Cornut, T. Bauler and E. Zaccarà (eds.), Editions de l'Université de Bruxelles.

<sup>32</sup> POHL S., Psychologie de la communication et de l'environnement, ULB, 2008-2009.

<sup>33</sup> BOULANGER P.-M. (2008), La psychologie sociale au service du développement durable, Comprendre les comportements de consommation, Après le pétrole, Etopia n°2.

sera pas gênée par des obstacles majeurs et si son attitude, ainsi que la norme subjective, sont favorables à cette réalisation, alors son intention comportementale augmentera davantage.



POHL S., *Psychologie de la communication et de l'environnement*, ULB, 2008-2009.

Cette notion de « contrôle comportemental perçu » par le consommateur est très importante. Elle désigne la perception de la capacité à agir. Elle se focalise sur les coûts anticipés et supposés d'un comportement. Selon WEBSTER (1975), le « consommateur vert » est fortement persuadé qu'il peut réduire les problèmes de pollution et prend en considération l'impact écologique que peuvent avoir ses achats. Plus une personne croit qu'elle peut limiter les problèmes dus à la diminution des ressources naturelles, plus elle aura un comportement écologique allant dans ce sens.

Cet élément est d'importance puisque, selon l'Eurobaromètre spécial<sup>34</sup> réalisé en 2004, quand on questionne les citoyens sur l'impact des efforts individuels sur l'état de l'environnement, plus de la moitié des 85% de personnes qui avaient indiqué faire des efforts ne croient pas que ces efforts aient un impact tant que les autres, y compris les citoyens (30%) ou les entreprises et l'industrie (27%), ne font pas de même. Près d'un Européen sur deux est sceptique sur l'impact de ses efforts individuels pour protéger l'environnement.

Le « déni » est un autre élément à prendre en compte pour comprendre la dynamique. Le refus d'accepter la réalité est une réaction habituelle envers les grands problèmes complexes, tels que le changement climatique. Des réponses émotionnelles comme la peur, la culpabilité et l'anxiété peuvent empêcher les individus de se comporter d'une manière favorable à l'environnement. Ils se sentent petits et impuissants envers ce problème énorme et préfèrent ne pas en parler, spécialement sous la très forte pression à se conformer à la culture de consommation. Le déni mène à la délégation : une personne qui délègue refuse d'accepter une responsabilité personnelle quelconque et accuse les autres pour la destruction de l'environnement.

Par la suite, de nouvelles théories vont préciser que la probabilité de production d'un comportement dépend de la prégnance et de **l'accessibilité de l'attitude**. L'attitude doit posséder une structure suffisamment stable et solide pour pouvoir observer la réalisation du comportement consistant avec celle-ci. Plusieurs dimensions vont définir la force de l'attitude (extrémité, intensité, certitude, importance, intérêt, expérience directe, connaissance, accessibilité, etc) et plus l'attitude sera forte, plus elle sera prédictive d'un comportement environnemental (SCUETTE & FAZIO, 1995).

<sup>34</sup> Commission européenne (2004), Eurobaromètre spécial 217, Attitudes des citoyens européens vis-à-vis de l'environnement.

D'autres modèles encore apportent leur contribution à cette question. Il est impossible d'être exhaustif et ce n'est d'ailleurs pas l'objectif ici, mais on peut citer notamment la « théorie de l'activation des normes morales » de SCHWARTZ (1977), la « théorie des valeurs-convictions-normes » de STERN (1999) ou encore parmi d'autres le « modèle de l'éducation environnementale » de SCHEIDEGGER (2008).

Tous ces modèles partagent la vision de l'action humaine guidée par des raisons (individuelles, sociales, égoïstes, altruistes) et pas par des circonstances extérieures<sup>35</sup>. Et pourtant, il semble que, à tout le moins dans le domaine de la consommation durable, il faut également tenir compte d'autres facteurs pour comprendre les comportements de consommation.

## 2.4. Approche sociologique

### 2.4.1. Le « rational choice model »

Une grande partie des théories explicatives des pratiques environnementales s'inscrivent dans la théorie du choix rationnel (ou paradigme de l'action). Cette approche est basée sur le postulat que le consommateur prend des décisions de manière rationnelle dans un système stable et bien défini de préférences. Après un calcul coût/bénéfice, il opère des choix en maximisant son intérêt.

Cette hypothèse du « choix rationnel », qui a été longtemps la plus répandue, est aujourd'hui fortement remise en question.

Selon Jean-Paul BOZZONET, le schéma de l'action rationnelle n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît. Il faut également introduire un paramètre supplémentaire, le fait que la finalité recherchée dans le cas de l'environnement est généralement un bien gratuit et accessible à tous, c'est-à-dire un bien collectif<sup>36</sup>. Dès lors, il peut être soumis au phénomène du « free-ride » : en l'absence de contraintes collectives, la conduite la plus rationnelle pour un individu est de profiter de ce bien en se dispensant des sacrifices pour l'entretenir. Il est gagnant sur tous les tableaux puisque cela ne lui coûte rien et que le bien sera conservé par le comportement des autres. Ce comportement est dangereux car il démotive jusqu'au individus dotés de solides valeurs personnelles. Par exemple, dans le cas de pollution urbaine et de consigne de réduction de la vitesse, même l'écologiste le mieux intentionné aura beaucoup de mal à résister à la tentation s'il est le seul à se soumettre à la règle.

Cet auteur estime qu'en définitive, « *l'environnement comme bien collectif ne peut être préservé que par la coopération* » alors que la stratégie la plus rationnelle pour chacun demeure la défection. Dans le cas de la protection de l'environnement, les mécanismes du marché fondés sur l'intérêt individuel ne fournissent pas d'incitations suffisantes. « *C'est ici une explication fondamentale du hiatus entre composantes cognitives (attitudes) favorables à l'environnement d'un côté et les pratiques qui contredisent ces attitudes de l'autre* ».

Pour d'autres, « *l'approche est statique, centrée sur l'individu, incapable d'expliquer les changements de préférence et de tenir compte des influences internes (psychologiques) et*

---

<sup>35</sup> BOULANGER P-M. & LUSSIS B. (2005), Les barrières internes à l'efficacité énergétique : l'apport de la psychologie sociale, Institut pour un Développement Durable, Ottignies.

<sup>36</sup> BOZZONET J-P. (2007), De la conscience écologique aux pratiques, comment expliquer le hiatus entre pratiques environnementalistes et les comportements, PACTE, Institut d'Etudes Politiques de Grenoble.

*externes (système social)*<sup>37</sup> ». En effet, l'information parfaite n'existe pas, surtout dans le domaine de l'environnement, et les individus ne peuvent donc pas mesurer définitivement les coûts et les bénéfices des alternatives.

La théorie du choix rationnel a donc logiquement été abandonnée au profit de modèles plus dynamiques et complexes, mais continue néanmoins à être utilisée et soutient encore des réflexions aussi importantes que celles développées par l'OCDE.

Au niveau de l'action publique, **cette remise en question est d'importance puisqu'il est maintenant convenu qu'il ne suffit plus de limiter les politiques à communiquer une information correcte au consommateur pour qu'il puisse porter un choix rationnel pro environnemental.**

#### 2.4.2. Une multitude de facteurs influençant le comportement

Tim JACKSON<sup>38</sup> fait le point sur les critiques dont fait l'objet l'approche traditionnelle du choix rationnel. Le comportement du consommateur peut être influencé par d'autres facteurs : les habitudes et routines, la complexité du comportement humain (notamment les aspects sociaux, moraux et altruistes), le contexte collectif et social, les émotions et les relations affectives, etc. Effectivement, les nouvelles théories explicatives du comportement tiennent compte aujourd'hui de variables sociologiques (l'âge, la situation familiale, la profession, le style de vie, position socioéconomique...), psychologiques (personnalité, motivation, perception, apprentissage, attitudes...) et situationnelles (circonstances dans lesquelles s'inscrivent les décisions d'achat)<sup>39</sup>.

Par exemple, *les cycles de vie* contraignent fortement les comportements<sup>40</sup>. Les inactifs âgés envisagent plus facilement de limiter de leur plein gré l'usage de la voiture. Par contre, les jeunes de moins de 25 ans et les cadres actifs ne l'accepteraient que s'ils y étaient contraints, par exemple en cas d'épisodes de pollution. Les solutions alternatives sont donc influencées par le contexte résidentiel et les habitudes culturelles.

*L'absence de visibilité des bénéfices* peut également constituer un obstacle. Ce facteur est particulièrement valable pour l'achat d'écoproduits car le bénéfice environnemental lié à cette action est invisible aux yeux des consommateurs. Une certaine connaissance des filières de production et des enjeux environnementaux et/ou la confiance en un label de qualité écologique sont nécessaires pour surmonter ce frein à l'achat.

En matière de consommation d'énergie, Françoise BARTIAUX dresse également la liste d'une multitude de facteurs de résistance au changement, notamment le prix, la facilité, le soutien de l'entourage et des proches, les habitudes de l'enfance et routines quotidiennes, l'image de soi, les conseils d'experts, le sentiment d'(in)capacité, la valeur du confort, le revenu. Sont également à prendre en compte le contexte socio-économique, le soutien social et des proches, les normes et politiques, le prix, etc<sup>41</sup>.

---

<sup>37</sup> CRIOC (2007), Quel rôle pour le consommateur ?, Consommation durable, Synthèse des recherches menées dans le cluster consommation durable du PADD II, Politique scientifique fédérale, Bruxelles.

<sup>38</sup> JACKSON T. (2004), *Motivating Sustainable Consumption, a review of evidence on consumer behaviour and behavioural change, a report to the Sustainable Development Research Network, University of Surrey.*

<sup>39</sup> ROUSSEAU C. & BONTINCKX Ch. (2003), *Logiques d'attitudes et de comportements face aux écoproduits*, CRIOC, Bruxelles.

<sup>40</sup> BOYER M., HERZLICH G. et MARESCA B. (2001), *L'environnement, question sociale : Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement*, CREDOC, Editions Odile Jacob.

<sup>41</sup> BARTIAUX F. (2007), *Les économies dans le secteur résidentiel*, in *Lettre mensuelle socio-économique*, n°125, avril 2007, Conseil central de l'Economie, Bruxelles.

Elle estime qu'il **existe une hiérarchisation des critères et que le poids de chaque facteur varie en fonction de la pratique pour une même personne selon l'action, selon le contexte et selon les priorités de chaque acteur**. Certains facteurs peuvent être des leviers (bonnes habitudes, facilité, soutien de l'entourage et des proches, économies financières, ...) ou des freins (mauvaises habitudes, soutien négatif de l'entourage et des proches, pas de besoins financiers, ...). **Plusieurs leviers sont nécessaires pour un changement alors qu'un seul frein suffit pour que le changement ne s'opère pas.**

Comme on peut le voir, le paradoxe entre conscience et pratiques environnementales peut trouver de nombreuses explications possibles et il est difficile de dresser un inventaire exhaustif des facteurs influençant les comportements.

#### 2.4.3. Obstacles à surmonter en priorité

Même si les facteurs sont multiples, il me semble que certains sont primordiaux.

Tout d'abord, il est évident que **les comportements sont des éléments socialement construits**. Ceci implique que le changement doit se produire à un niveau collectif et non individuel.

Michelle DOBRE, lorsqu'elle aborde la question de la « *résistance ordinaire* », mentionne que l'on « *consomme de telle manière et non d'une autre pour poser son univers de normes et de valeurs propres comme distinct de ceux des autres groupes sociaux. Il s'agit donc d'entretenir la différenciation sociale et constituer des identités*<sup>42</sup> ».

L'adoption d'un comportement dépend de ce que font les autres. Si un groupe de personnes se comporte d'une certaine manière, cela peut aussi servir aux individus comme repère pour leur propre comportement. Les individus s'engageront plus volontiers dans un comportement lorsque celui-ci est prôné par un groupe social auquel s'identifie l'individu. Il faut qu'un individu sente que les actions environnementales sont encouragées ou valorisées par son groupe social pour qu'il passe à l'action. Robert CIALDINI<sup>43</sup> suggère d'ailleurs que les individus sont continuellement influencés dans leurs comportements par les normes sociales qui autorisent ou interdisent certaines options comportementales.

Dans le même ordre d'idée, les individus peuvent valider leur inactivité par le manque d'activité chez les autres (« bystander effect »). C'est une sorte de paralysie de masse qui survient si beaucoup de personnes sont confrontées à une situation qui leur demande d'agir. Tout le monde attend que l'autre fasse quelque chose.

Il faut donc intervenir au niveau du groupe et pas uniquement de façon individuelle.

Ensuite, **les infrastructures et les « aspects pratiques » de la consommation**.

Les prix des produits « verts », leur disponibilité par rapport aux produits « normaux » et leur qualité (ou en tout cas son appréciation) sont également des éléments qui semblent justifier les

---

<sup>42</sup> DOBRE M. (2002), L'écologie au quotidien. Eléments pour une théorie sociologique de la résistance ordinaire, L'Harmattan, Paris.

<sup>43</sup> JACKSON T. (2004), Motivating Sustainable Consumption, a review of evidence on consumer behaviour and behavioural change, a report to the Sustainable Development Research Network, University of Surrey.

comportements de façon fondamentale<sup>44</sup>. En matière de déchets, l'étude de DERKSEN et GARTRELL (1993) démontre que les personnes ayant un accès facilité aux structures de tri ont un taux de recyclage bien plus élevé que les autres, peu importe les croyances environnementales<sup>45</sup>. A cet égard, Tim JACKSON accorde une importance fondamentale au contexte institutionnel, en particulier pour faciliter les conditions et l'accès à l'option environnementale.

Il faut donc agir sur la disponibilité et l'accès aux produits et services qui réduisent l'impact de la consommation des ménages. Les solutions durables, même si elle ne pénètrent pas totalement le marché, offrent une alternative et influencent le développement des produits conventionnels.

Enfin, les **habitudes et routines** sont la base des comportements de consommation. Elles influencent l'individu de manière subconsciente et éliminent d'autres alternatives car le comportement habituel est automatiquement enclenché. Certaines décisions ne sont pas délibérées. Même si l'information concernant l'intérêt d'un changement de comportement arrive à être prise en compte, cela ne veut pas dire que le comportement va changer car il est en conflit avec de vieilles habitudes.

Lors du choix de consommation, il faut un événement considérable pour que le consommateur réfléchissent sérieusement à agir de façon différente qu'habituellement. Selon Tim JACKSON, ce processus de routine rend les comportements moins faciles à comprendre mais aussi moins accessibles à une intervention du politique.

Edgar HERTWICH<sup>46</sup> propose que l'on étudie plus en avant la formation des habitudes et des routines, notamment par le biais des processus de socialisation et du cycle de vie de l'homme.

#### 2.4.4. La stratégie de moindre coût

Beaucoup d'auteurs s'accordent sur le fait que les consommateurs sont prêts à agir pour la protection de l'environnement, mais à condition que cela ne change pas leurs habitudes. C'est ce que Andreas DIEKMANN et Peter PREISENDÖRFER appellent la « *stratégie de moindre coût*<sup>47</sup> ».

Ils font l'hypothèse que le comportement environnemental et ses déterminants ne représentent pas un modèle homogène, mais constituent plutôt un phénomène disparate et multifacettes. Par exemple, les femmes seraient plutôt enclines à consommer des écoproduits et utiliser des moyens de transports plus respectueux de l'environnement, les personnes âgées sont moins intéressées par les écoproduits et par le recyclage mais utilisent moins leur voiture. Un plus haut niveau d'éducation a une corrélation positive avec l'achat d'écoproduits et des transports plus écologiques, mais n'a pas de lien avec le recyclage ou les économies d'énergie. Les personnes avec enfants se sentent plus concernées par les écoproduits et le recyclage, mais utilisent

<sup>44</sup> MARGUERAT D. et CESTRE G. (2002), Le consommateur vert : attitude et comportement, Working paper 0211, Institut Universitaire de Management International.

<sup>45</sup> ADEME (2006), Etude comparative des opérations exemplaires menées dans la grande distribution en matière d'offres d'écoproduits à l'international (hors France), rapport final.

<sup>46</sup> HERTWICH E., Towards a concrete sustainable consumption policy : what can we learn from example ?, in Perspectives on radical changes to sustainable consumption and production (SCP), Workshop of the sustainable research exchange (SCORE!) network, Thursday 20 and Friday 21 april 2006, Copenhagen, Denmark, edited by Maj Munch Andersen and Arnold Tukker.

<sup>47</sup> ADEME (2006), Etude comparative des opérations exemplaires menées dans la grande distribution en matière d'offres d'écoproduits à l'international (hors France), rapport final.

souvent leur voiture, etc. Il est donc impossible (ou à tout le moins difficile) de trouver des causes consistantes des comportements environnementaux.

Par contre, ils expliquent les disparités de comportements environnementaux par une « *stratégie de détournement d'attention* » : les gens mettraient l'accent sur les actions où leur comportement est déjà écologique, tout en donnant des justifications plus ou moins convaincantes pour expliquer qu'ils n'agissent pas dans d'autres domaines. Les personnes ont une « stratégie de moindre coût », c'est-à-dire qu'elles auront des comportements en corrélation avec leurs attitudes environnementales dans des situations n'impliquant pas de coûts substantiels (d'ordre financier, de temps additionnel, de l'inconfort, etc). Dans les situations où mettre en action les principes environnementaux implique un coût, les auteurs observent des arguments défensifs de déni, où les acteurs redéfinissent la situation de telle façon qu'avoir un comportement environnemental ne semblerait pas approprié.

Et donc, la stratégie de moindre coût de la « moralité environnementale » signifie que les acteurs se focalisent sur des zones alibi de comportement où ils peuvent démontrer leur conscience environnementale. La question du coût de l'acte est donc une notion importante.

## **2.5. Impacts sur l'efficacité des politiques publiques**

Les politiques publiques de maîtrise de la demande d'énergie, mais aussi dans les autres domaines de la consommation, menées principalement dans les années 80 et 90 visaient à transformer les comportements de consommation des différents usagers en jouant essentiellement sur les leviers incitatifs et informatifs, consistant le plus souvent en des subventions (acquisition d'équipements économes ou travaux d'isolation, instruments de marchés, ...) ou des campagnes de sensibilisation et d'information, en phase avec le développement de la sensibilité écologique des ménages.

Selon Anne DUJIN et Guy POQUET, dans le domaine de l'énergie à tout le moins, « *les évolutions de la consommation depuis 1973 laissent penser que l'action publique a incontestablement rencontré la rationalité économique des acteurs industriels, mais que son impact sur la modification des comportements des ménages a été limité*<sup>48</sup> ».

En effet, comme nous l'avons vu, bien que l'environnement soit une préoccupation largement ressentie par les consommateurs, il existe toujours un décalage entre la sensibilité et les comportements pro environnementaux et les actions citoyennes en faveur d'une consommation durable restent marginales.

Les hypothèses qui soutiennent le modèle du consommateur rationnel ne se vérifient pas. Une attitude pro-environnementale et une parfaite information du consommateur ne sont pas suffisantes pour obtenir un changement de comportement, celui-ci étant souvent empêché par une multitude d'obstacles qui interagissent de manière complexe. Il est établi aujourd'hui qu'une multitude de facteurs sociaux, psychologiques, culturels et contextuels interviennent pour motiver les choix de consommation. Il n'y a pas qu'une seule rationalité à l'œuvre dans les comportements humains. Ceux-ci obéissent à une multiplicité de logiques croisées, à la fois

---

<sup>48</sup> DUJIN A. & POQUET G., pour les ménages, la recherche de confort prime encore sur les économies d'énergie, Consommation et modes de vie, n°210, mars 2008, CREDOC.



individuelles et collectives, et qui relèvent autant du politique, du social, du symbolique que de l'économique. La dynamique de la consommation durable est difficile à saisir.

**On peut donc conclure à l'inadéquation des instruments politiques utilisés jusqu'à présent en matière de consommation durable**, notamment les campagnes d'information et certains instruments économiques puisque, guidés par la théorie du « rational choice model », ils supposaient que les décisions reposaient uniquement sur des critères économiques rationnels ou une analyse coûts bénéfices. Les leviers de l'information et de l'incitation sont indispensables pour orienter le message public, mais ils ne sont pas suffisants pour assurer l'efficacité de l'action publique<sup>49</sup>. L'incapacité à induire seuls des changements durables ne signifie pas que l'information et la communication ne sont pas utiles. Ils doivent donc continuer à être utilisés, mais en complémentarité avec d'autres types d'instruments, notamment en vue de contribuer à l'acceptation d'autres mesures politiques de protection environnementale.

La question se pose alors de savoir quels sont les instruments et stratégies à mettre en place pour influencer sur les choix de consommation et aider les ménages à agir au quotidien pour l'environnement. Faut-il « forcer » les changements de consommation ? Faut-il intervenir de manière plus contraignante pour aider les consommateurs à poser des choix de consommation plus durables ?

Vu la complexité de la dynamique de la consommation durable, la multiplicité des déterminants et l'importance considérable des habitudes/routines et de la norme sociale, je serais tenté à ce stade de répondre par l'affirmative.

---

<sup>49</sup> DUJIN A., POQUET G., MARESCA B. (2007), La maîtrise des consommations dans les domaines de l'eau et de l'énergie, Cahier de recherche n°237, CREDOC.

### 3. L'ACTION PUBLIQUE

#### 3.1. Le rôle crucial de l'Etat

Le concept du développement durable implique par définition que nos comportements et activités (individuels et collectifs) posent des problèmes sur les plans économiques, sociaux et environnementaux. Parmi les nombreuses orientations données à ce concept, la modification du comportement des agents économiques apparaît comme l'une des conditions essentielles.

Cependant, nos sociétés sont des sociétés où l'individualisme domine. Le tableau suivant réalisé par Frédéric DOBRUSZKES<sup>50</sup> dans le domaine de la mobilité durable démontre l'opposition entre les intérêts individuels et collectifs. Cette logique peut très bien être appliquée à d'autres thèmes de la consommation durable.

	Pour la collectivité		Pour l'utilisateur	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
<b>Voiture individuelle</b>	Rentrées fiscales	<b>Impacts environnementaux, nuisances, occupation de l'espace public, coût des infrastructures, congestion.</b>	Confort, bulle personnelle, rapidité, facilité, coffre.	Coût, embouteillage.
<b>Transports collectifs</b>	<b>Faible impact sur le réchauffement climatique et la pollution de l'air, peu d'occupation de l'espace public, coût raisonnable des infrastructures par rapport à la capacité.</b>	Coût de nouvelles infrastructures	Coût par rapport à la voiture	Lenteur, inconfort, promiscuité, couverture partielle du territoire

En outre, des barrières comportementales ont été soulevées dans les précédents chapitres (les routines, le fait que les comportements sont socialement construits, la stratégie du moindre coût, ...).

Sur cette base, on peut considérer qu'un des rôles principaux des pouvoirs publics est de réguler pour veiller au respect de l'intérêt collectif et, au besoin, d'inverser les tendances lorsqu'une situation devient trop significativement dommageable pour la collectivité. L'intervention de cet acteur est nécessaire pour dépasser les obstacles comportementaux et modifier les comportements non durables.

Les pouvoirs publics doivent donc encadrer et stimuler les changements à l'aide de divers instruments.

Depuis les années 90, la question du développement durable est prise à bras le corps par différentes organisations internationales. Elles proposent des recommandations et des mesures qui leurs semblent les meilleures pour agir dans le cadre de cette thématique. Des engagements sont pris et des lignes de conduite sont tracées. Ces recommandations sont certainement utiles

<sup>50</sup> DOBRUSZKES F., Transports, Voyages et Environnement, ULB, 2008-2009.

et bienveillantes mais elles restent sans effet pour un grand nombre de consommateurs. Et même si certains acteurs internationaux, en particulier l'Union européenne, ont obtenu des pouvoirs importants, les Etats restent toujours souverains dans de nombreux domaines, en particulier au niveau de l'exercice de la contrainte.

L'Etat étant la seule organisation sociale à détenir le monopole du pouvoir de la contrainte et la légitimité démocratique pour réguler les « *sous-systèmes sociaux* »<sup>51</sup>, il apparaît comme le plus à même de prendre les mesures adéquates pour agir sur les modes de consommation. Bien que l'on constate que le pouvoir traditionnellement dévolu aux Etats est progressivement réduit aussi bien par le haut que par le bas, plusieurs auteurs, dont Tim JACKSON<sup>52</sup>, continuent à souligner le rôle crucial de l'Etat : « *changing behaviour is difficult. But in spite of all appearances this complex terrain is not intractable to policy intervention* ». L'action publique peut intervenir de manière directe (par le biais de taxe, de régulation, d'information) mais aussi de manière indirecte pour adapter le contexte social, culturel et institutionnel et servir de guide vers un changement de comportement.

Tout d'abord, les Gouvernements peuvent intervenir de manière directe. En effet, les consommateurs sont bloqués dans une consommation non-durable, contraints par une série de facteurs sociaux, institutionnels et culturels. Selon l'UNEP, les Gouvernements peuvent influencer les comportements de consommation ainsi que la durabilité de la production par le biais des campagnes d'information et d'éducation, des instruments économiques et de la régulation<sup>53</sup>.

Selon Tim JACKSON & Laurie MICHAELIS<sup>54</sup>, l'Etat doit intervenir directement pour influencer le comportement des consommateurs par le biais de l'information, de l'éducation et de tout autres mesures « psychologiques », mais aussi par le biais des taxes, des primes et de la régulation (voire de « criminal law ») pour adresser un message dissuasif ou un fort message moral. L'Etat intervient dans ce cas comme un guide moral voire un parent de substitution : « *Government intervention is vital to facilitate change* ».

Les Gouvernements ne sont en effet pas des spectateurs innocents. Ils peuvent influencer la culture de la consommation via l'imposition de structures réglementaires ou fiscales. Et le choix de la politique a une influence énorme sur le contexte social et institutionnel de la consommation.

Ensuite, de manière indirecte, l'Etat peut également faciliter les conditions du changement de comportement (améliorer la disponibilité en transports en commun, faciliter l'accès aux produits recyclés) pour encourager les choix pro environnementaux. Il a également un rôle important au niveau de la symbolique, dans le cadre du contexte social et culturel. Il doit adresser des signaux aux consommateurs sur ses objectifs institutionnels et sur ses priorités, avec des messages constants et cohérents. De la même manière, il lui appartient de montrer l'exemple, en soutenant le développement durable au sein même du secteur public.

Contrairement à certains qui pensent qu'il est impossible pour les Gouvernements de changer les comportements individuels de consommation, Tim JACKSON & Laurie MICHAELIS sont d'avis que les Gouvernements « *plays un vital role in shaping the cultural contexte within which*

<sup>51</sup> MORAND C-A (1991), Les instruments d'action de l'Etat, Helbing et Lichtenhahn, Bâle et Francfort-sur-le-Main.

<sup>52</sup> JACKSON T. (2004), *Motivating Sustainable Consumption, a review of evidence on consumer behaviour and behavioural change*, a report to the Sustainable Development Research Network, University of Surrey.

<sup>53</sup> UNEP (2008), *Planning for change, Guidelines for National programmes on Sustainable Consumption and Production*.

<sup>54</sup> JACKSON T. & MICHAELIS L. (2003), *Policies for sustainable consumption, a report of the Sustainable Development Commission*.

*individual choice is negotiated* » à travers la technologie, les infrastructures, le marché, les structures institutionnelles, les médias, l'encadrement moral, etc.

Les travaux réalisés dans le cadre du cluster consommation durable du PADD II<sup>55</sup> appuient également l'importance du rôle de l'Etat, notamment pour organiser le débat sociétal, assurer la cohérence des politiques dans l'espace et dans le temps, agir sur le contexte dans lequel le consommateur prend ses décisions, concrétiser les changements en soutenant l'action collective, etc.

L'importance du rôle de l'Etat est également confirmée par les sondages. L'Eurobaromètre réalisé en 2004<sup>56</sup> montre que les citoyens de l'Union européenne restent très préoccupés par les problèmes d'environnement mais aussi qu'ils attendent davantage d'engagement de la part des autorités et des décideurs politiques en matière d'environnement. Près de 9 Européens sur 10 estiment que les décideurs politiques devraient accorder autant d'importance à l'environnement qu'aux politiques économiques et sociales.

Cependant, à l'heure actuelle, les Gouvernements, mais aussi évidemment les entreprises, sont réticents envers des mesures de restriction de la consommation. Les problèmes liés à la surconsommation ne pourraient alors être résolus que par une modification des modes de consommation. Et, en faisant appel à la souveraineté des individus, les Gouvernements et les entreprises déplacent le débat du plan économique vers le plan éthique (au sens de comportements individuels) : la question éthique de ne pas « *vivre au-dessus de ses moyens environnementaux* » est alors laissée à l'appréciation des individus et des organisations de la société civile<sup>57</sup>.

C'est pourquoi, au-delà même du rôle indispensable de l'Etat, il faut, selon Françoise BARTIAUX, pour faire évoluer les comportements, un mouvement général et concordant du politique mais aussi des entreprises et des citoyens. Sans cela, chacun a le sentiment qu'il est le seul à fournir un effort ... et s'en sert comme alibi à la première occasion pour justifier son immobilisme<sup>58</sup>.

### **3.2. Une combinaison d'instruments**

Vu la complexité des comportements humains et la multitude des obstacles à une consommation durable, il semble nécessaire de combiner plusieurs types d'instruments pour être efficace. Une approche systémique et interdisciplinaire paraît indispensable.

La plupart des Institutions internationales telles que l'OCDE ont proposé une liste d'orientations de l'action publique pour promouvoir une consommation durable des ménages : modifier les modes de consommation sur les plans matériels mais aussi immatériels, adopter une approche axée sur le cycle de vie, intervenir en amont et établir une structure de prix des biens ou services de consommation qui internalise les coûts et bénéfices environnementaux, assurer la disponibilité d'un ensemble de biens et services écologiquement viables ainsi que des technologies et

<sup>55</sup> CRIOC (2007), Quel rôle pour le consommateur ?, Consommation durable, Synthèse des recherches menées dans le cluster consommation durable du PADD II, Politique scientifique fédérale, Bruxelles.

<sup>56</sup> Commission européenne (2004), Eurbaromètre spécial 217, Attitudes des citoyens européens vis-à-vis de l'environnement.

<sup>57</sup> BRUYER V., WALLENBORN G., ZACCAÏ E., DELBAERE P., KESTEMONT M-P., ROUSSEAU C. (2004), Critères et impulsions de changements vers une consommation durable : approche sectorielle, Modes de production et de consommation durables in Plan d'appui scientifique au politique de développement durable (Partie 1).

<sup>58</sup> BARTIAUX F. (2007), Parler au consommateur de retour sur investissement ne sert pas à grand-chose !, Magazine 20 - extra - UCL, Business and Society Belgium, <http://www.businessandsociety.eu>.

infrastructures incluant des critères de qualité environnementale dans la conception des réseaux de transport, de logement et de gestion des déchets, créer un environnement fertile en initiatives d'éducation, d'information et d'acquisition des connaissances, ... mais aussi mettre en place un cadre réglementaire - à tout le moins des politiques qui clarifient les priorités et les directions du changement - et utiliser une combinaison d'instruments pour inciter au changement<sup>59</sup>.

L'importance de cette combinaison d'instruments est confirmée par Catherine ROUSSEAU et Christian BONTINCKX en matière d'écoproduits. Ils proposent différentes mesures combinées telles que agir sur les prix (par l'internalisation du coût des impacts environnementaux dans le calcul des prix, la défiscalisation ou les primes à l'achat sur les écoproduits) ; agir sur l'offre puisque les écoproduits deviendront des choix possibles lorsque l'offre sera abondante, clairement visible et diversifiée, présentant une qualité comparable et un prix acceptable ; mettre à la disposition du consommateur des systèmes clairs de reconnaissance des produits respectant l'environnement ; et diversifier la manière de communiquer sur les produits de façon adaptée aux différents groupes de consommateurs sur base de ce que l'on sait en la matière (notamment l'importance des sources d'information de proximité, du lien social et du groupe)<sup>60</sup>.

Françoise BARTIAUX arrive à la même conclusion en matière de comportements énergétiques. Elle estime qu'il faut une combinaison de leviers pour qu'il y ait changement et donc aucun levier ne suffira à lui seul pour modifier les comportements. Puisque les choix des consommateurs dépendent d'un grand nombre de facteurs, leur modification implique la mise en œuvre coordonnée de mesures et d'instruments capables d'influencer ces différents facteurs<sup>61</sup>.

L'UNEP est également d'avis que la promotion des modes de production et de consommation durables nécessite un mix d'instruments politiques, incluant la régulation, les instruments économiques et les outils d'information. Certains pays ont néanmoins besoin d'être guidés pour trouver la bonne combinaison d'instruments. Et de l'aveu même de cette organisation, une question reste toujours ouverte quant aux choix de la combinaison d'instruments la plus efficace pour promouvoir les modes de consommation durable<sup>62</sup>.

### **3.3. Les plans d'actions nationaux de CPD : des politiques coordonnées et intégrées**

Dans le cadre du Processus de Marrakech, au sein du Groupe de travail sur les Instruments de politiques et outils analytiques de consommation et production durable<sup>63</sup>, un consensus a été établi d'une part quant à la nécessité d'utiliser un ensemble de politiques (information, régulation et incitants) mais aussi de ne pas utiliser ces divers instruments isolément.

En particulier lors du meeting de Costa Rica en septembre 2005, il a été rappelé l'importance de mettre en place des programmes nationaux de CPD. En effet, considérant la nature transversale des modes de consommation et de production, il est indispensable de mettre en place des programmes coordonnés et intégrés.

---

<sup>59</sup> OCDE (2002), Vers une consommation durable des ménages, Tendances politiques dans les pays de l'OCDE, Synthèses.

<sup>60</sup> ROUSSEAU C. & BONTINCKX Ch. (2003), Logiques d'attitudes et de comportements face aux écoproduits, CRIOC, Bruxelles.

<sup>61</sup> BARTIAUX F. (2007), Les économies dans le secteur résidentiel, in Lettre mensuelle socio-économique, n°125, Avril 2007, Conseil central de l'Économie.

<sup>62</sup> UNEP (2006), Creating Solutions for Sustainable Consumption and Production, A Background Paper prepared for the Expert Conference on the Marrakech Process, Wuppertal, Germany.

<sup>63</sup> UNEP, International Expert Meeting on the 10-year framework of programmes for sustainable and production, Marrakech, Morocco, 16-19 June 2003, Summary by Co-Chairs of the Meeting.

Les différents instruments à la disposition des Gouvernements ont été discutés en détail au sein des différents groupes de travail. Le tableau ci-dessous réalisé par le groupe de travail sur les instruments publics reprend les éléments d'un cadre de politiques publiques, d'approches des programmes, d'instruments de politiques et d'outils analytiques qui peuvent être utilisés par les Gouvernements pour promouvoir des modes de production et de consommation durables.

<b>Cadre de politiques publiques</b>	<b>Approches sur les programmes</b>	<b>Instruments de politiques et outils analytiques</b>
<p>Cohérence des politiques (intégration et coordination au sein des institutions gouvernementales et entre elles).</p> <p>Mixage des politiques et ensemble d'outils.</p> <p>Approches participatives et partenariats pour l'élaboration de politiques et leur mise en oeuvre (participation publique incluant toutes parties concernées pertinentes).</p> <p>Choix d'objectifs et de priorités.</p> <p>Principes de politiques: (principe de précaution, principe "pollueur-payeur").</p> <p>Evaluation des politiques, élaboration et réforme.</p> <p>Politiques spécifiques à certains secteurs.</p> <p>Internalisation des coûts sociaux et environnementaux.</p> <p>Mise en vigueur et conformité.</p>	<p>Stratégies nationales de développement durable</p> <p>Programmes de consommation durable aux niveaux national, régional et international.</p> <p>Marchés publics durables</p> <p>Stratégies sectorielles.</p> <p>Responsabilité sociale des entreprises.</p> <p>Elimination de substances et matériaux dangereux.</p> <p>Politiques intégrées des produits.</p> <p>Extension de la responsabilité du producteur.</p> <p>Amélioration de la conception du produit.</p> <p>Développement et diffusion de technologies durables.</p> <p>Protection des consommateurs.</p> <p>Recherche et développement de programmes.</p>	<p>Instruments de régulation (normes de technologie, performance et produits).</p> <p>Instruments économiques (taxes, permis négociables, remboursement des consignes).</p> <p>Suppression des subventions préjudiciables à l'environnement et promotion d'incitations écologiquement viables.</p> <p>Approches volontaires.</p> <p>Instruments sociaux (information, éducation).</p> <p>Contrôle et évaluation (indicateurs, ACV).</p> <p>Comptabilité de la gestion environnementale.</p> <p>Echange d'information entre gouvernements.</p> <p>Certification des produits et services et reconnaissance mutuelle.</p> <p>Étiquetage environnemental et étiquetage de l'énergie.</p> <p>Évaluation des risques.</p> <p>Comptabilité écologiquement viable</p> <p>Spécification des droits de propriété pour les ressources naturelles.</p> <p>Droits de propriété intellectuelle et savoir traditionnel</p>

Etonnement, ce tableau ne reprend pas, parmi les instruments de régulation, la possibilité d'intervenir directement sur le consommateur.

L'OCDE et l'UNEP ont également réalisé un travail important pour identifier tous les instruments disponibles pour influencer les modes de consommation et de production. Il y a donc une recherche croissante quant à la détermination des outils les plus pertinents et efficaces en la matière<sup>64</sup>.

<sup>64</sup> UNEP (2008), Planning for change, Guidelines for National programmes on Sustainable Consumption and Production.

Considérant que les instruments existent et qu'il est nécessaire de recourir à une combinaison, le challenge est d'implémenter la bonne combinaison d'instruments politiques en prenant en compte les différents groupes de consommateurs et de producteurs<sup>65</sup>. Il faut trouver un accord concernant les actions qui doivent être prioritairement développées en étant particulièrement attentif à leur efficacité.

Ensuite, il faut parvenir, par le biais des programmes de CPD, à combiner les outils de façon coordonnée et cohérente.

### 3.4. Un cadre « régulateur »

Dans son rapport rédigé en 2002 « Vers une consommation durable des ménages ?<sup>66</sup> », l'OCDE indique cinq conditions qui sont nécessaires pour qu'une masse critique de consommateurs fassent des choix écologiques dans leur comportement d'achat. Il s'agit notamment « *d'un cadre d'action réglementaire qui établit clairement les priorités et le sens du changement* ».

Afin de guider les Etats, l'UNEP a établi en 2005 en collaboration avec le Consumers International un guide de formation pour la mise en place de politiques de consommation et de production durable sur base des principes directeurs des Nations Unies<sup>67</sup>. Un chapitre de ce manuel est consacré à la réglementation, c'est-à-dire aux règles établies par les Gouvernements pour influencer la nature des activités des entreprises mais aussi des individus.

Un cadre réglementaire pour la consommation durable peut inclure des instruments judiciaires ainsi que des instruments moins formels, tels critères, normes ou recommandations. Il s'agit par exemple :

- d'instrument « command and control » qui réglementent directement les comportements, tels que les procédures de permis et autorisations. Il s'agit d'une démarche composée d'une « prescription » qui fixe un critère, comme un niveau maximum de pollution, et un « contrôle » qui vérifie et assure son application ;
- d'instruments basés sur des systèmes d'incitations qui modifient les comportements au moyen de mesures d'incitations ou de dissuasion, généralement d'ordre financier (taxes ou permis négociables sur la pollution) ;
- d'autres instruments qui visent à modifier les comportements par l'amélioration du système d'information.

Selon l'UNEP, par la mise en place d'un ensemble de cadres réglementaires, les gouvernements « *sont en mesure de promouvoir des changements plus susceptibles d'être en accord avec leurs objectifs de consommation durable, y compris la croissance économique, le bien social et la protection environnementale* ». Par ailleurs, les Principes directeurs des Nations Unies mentionnent que « **les gouvernements sont encouragés, pour assurer la protection des consommateurs, à créer des mécanismes de réglementation effective traitant des divers aspects de la consommation durable, ou à les renforcer** ».

---

<sup>65</sup> MORTENSEN L.F., Sustainable household consumption in Europe, Consumer policy review, Jul/Aug 2006, Volume 16, Number 4.

<sup>66</sup> OCDE (2002), Towards Sustainable Household Consumption ?, Trends and Policies in OECD Countries.

<sup>67</sup> UNEP, Consommation durable pratique: Guide de formation en vue de la réalisation des Principes directeurs des Nations Unies pour la protection du consommateur, Division de Technologie, Industrie et Economie du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (UNEP – DTIE) et Consumers International (CI).

Cette organisation prône donc pour plus de régulations pour changer les comportements. Elle précise toutefois que des principes généraux de description des cadres réglementaires ne constituent pas une recette « idéale ». Il faut veiller au cas par cas à l'évaluation des impacts d'une nouvelle réglementation en tenant compte des interactions et des conséquences sociales, économiques et environnementales.

Mais malgré ces lignes de conduite, à l'heure actuelle, peu de Gouvernements parviennent à développer les stratégies qui permettraient d'influencer réellement les comportements vers une consommation durable. Trop d'obstacles, de contraintes et de freins, notamment au niveau économique mais aussi comportemental, empêchent l'obtention de résultats significatifs qui influenceraient les tendances dominantes des modes de consommation. Et peu de Gouvernements marquent clairement la volonté d'intervenir sur base réglementaire pour restreindre les choix de consommation.

### 3.5. Quel cadre en Belgique ?

Lorsqu'elle traite de l'instauration d'un cadre réglementaire au sein du guide de formation pour la mise en place de politiques de consommation et de production durable, l'UNEP prend l'exemple du cadre institutionnel en Belgique.

Il n'existe pas pour l'ensemble de la Belgique d'organe national traitant des aspects de consommation durable et des modes de production. Il existe cependant un certain nombre d'organes traitant de la consommation écologique ou de la protection des consommateurs : le Service public fédéral de programmation Développement durable, le Groupe de pilotage pour les politiques sur les produits (Steering Group Product Policy), la Task force Développement durable du Bureau fédéral du Plan et le Conseil Fédéral du Développement Durable.

Au niveau fédéral, l'administration fédérale de l'Environnement sert de point de contact pour tous problèmes sur l'environnement ou la santé dus aux modes de production. Elle annonce sur son site internet<sup>68</sup> qu'elle **entend modifier les comportements de tous les acteurs concernés** (industriels, consommateurs, pouvoirs publics) **en combinant des outils juridiques, économiques, socioculturels**. Elle s'intéresse tout particulièrement aux conséquences sur l'environnement de produits tels les véhicules, les appareils électriques et électroniques, les emballages, les matériaux de construction... mais aussi les services qui permettent de remplacer des produits matériels : par exemple, les transports en commun, le covoiturage ou les applications des nouvelles technologies de communication.

Cette politique déploie trois types d'instruments :

- des instruments juridiques qui ont un effet contraignant pour agir à court terme sur des questions prioritaires. Il s'agit par exemple d'arrêtés d'application relatifs à l'élimination de métaux lourds dans les piles et les batteries ou les emballages ;
- des instruments économiques tantôt incitatifs, tantôt contraignants. Il s'agit de fiscalité directe (réduction de l'impôt pour les investissements économiseurs d'énergie) ou indirecte (éco-taxes, accises, TVA...), primes et subsides ;
- enfin, des instruments socioculturels qui agissent à plus long terme en encourageant une démarche volontaire. Ils comprennent les labels, la publicité et l'étiquetage environnementaux, les actions d'éducation et de sensibilisation à la protection de l'environnement et au développement durable, notamment dans les écoles.

---

<sup>68</sup> [www.health.fgov.be](http://www.health.fgov.be) (6 août 2009)



### 3.5.1 La loi sur les normes de produits

Selon Vincent YZERBIT et ses collègues de l'UCL<sup>69</sup>, la dernière décennie du XX<sup>e</sup> siècle se caractérise par un continuum sur le plan de la législation en matière de sécurité des produits : la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux (avec le principe de responsabilité sans faute du fait des produits défectueux), la loi du 9 février 1994 relative à la sécurité des consommateurs et la loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits. Les deux dernières législations marquent un progrès dans le sens d'un développement de l'approche préventive plutôt que simplement corrective.

La loi du 21 décembre 1998 sur les normes de produits<sup>70</sup> a pour but la promotion de modes et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé et veille à la prise en considération de l'impact environnemental potentiel des produits tout au long de leur cycle de vie.

L'objectif est de protéger l'environnement et la santé publique contre les effets ou risques d'effets nocifs de certains produits mis sur le marché, en excluant de son objet la sécurité des consommateurs. Tous les produits qui sont mis sur le marché doivent être conçus de telle sorte que leur fabrication, utilisation prévue et élimination ne portent pas atteinte à la santé publique et ne contribuent pas, ou le moins possible, à une augmentation de la quantité et du degré de nocivité des déchets et à d'autres formes de pollution.

Le Gouvernement peut prendre des mesures en vue de réglementer, suspendre ou interdire la mise sur le marché d'un produit, de soumettre la mise sur le marché d'un produit à une autorisation, un enregistrement ou une notification préalables, de réglementer les caractéristiques, la compositions, l'emballage, la présentation et le conditionnement d'un produit en vue de sa mise sur le marché et de déterminer de quelle façon le respect de ces règles doit être démontré ou indiqué, d'encourager la mise sur le marché de produits réutilisables, de déterminer des règles spécifiques pour l'étiquetage d'un produit ou d'une catégorie de produits, etc.

Il s'agit donc d'une réglementation contraignante, mais portant uniquement sur les producteurs. Elle s'applique directement aux consommateurs en limitant la disponibilité de produits qui auraient un impact défavorable sur l'environnement.

### 3.5.2. Le plan produits 2009-2012

#### 3.5.2.1. Contexte

L'idée d'une politique concernant les caractéristiques des produits, basée sur les notions d'éco-efficacité et d'analyse de cycle de vie, a été fortement encouragée par la Commission Européenne.

Selon l'étude réalisée en 2004 notamment par Vincent BRUYER, Grégoire WALLENBORN et Edwin ZACCAÏ sur les critères et impulsions de changements vers une consommation durable (approche sectorielle), « *du point de vue des entreprises, la politique de produits permet d'éviter la mise en place de normes contraignantes qui, par ailleurs, sont de plus en plus lourdes et*

<sup>69</sup> KESTEMONT M-P., BARTIAUX F., FRASELLE N. et YZERBIT V. (2001), Point d'ancrage pour une politique de Développement durable : Production et Consommation, Plan d'appui à une politique de développement durable, Contrat n°HL/DD/021.

<sup>70</sup> MB 11/02/1999.

*compliquées à mettre en place (notamment en raison des législations supranationales telles que celles édictées par l'UE ou l'OMC). Pourtant, une politique de produits devrait également comprendre des normes contraignantes sur les produits<sup>71</sup> ».*

Ce 9 juillet 2009, le Ministre fédéral du Climat et de l'Energie a annoncé l'adoption par le Gouvernement fédéral d'un texte « *fixant des normes environnementales plus strictes<sup>72</sup>* », le Plan produits 2009-2012. L'objectif est de garantir une qualité environnementale minimale aux produits mis sur le marché mais aussi de constituer la base d'une stratégie plus large visant à rendre les modes de production et de consommation plus durables. Selon les propos du Ministre, « *des études ont prouvé que cela [les campagnes d'information du grand public] n'influe que marginalement le comportement des consommateurs. Nous devons donc aussi agir au niveau de la réglementation et de la fiscalité. Nous agissons pour normaliser là où il n'y a pas de législation européenne* ».

Le Plan classe les produits mis sur le marché en trois catégories : les produits les plus performants d'un point de vue environnemental, les produits se situant à un niveau intermédiaire et les produits identifiés comme ayant une incidence négative sur l'environnement. La vision est que, à terme, tous les produits aient des impacts minimums à chacun des stades de leur vie (fabrication, utilisation et élimination)<sup>73</sup>.

Un premier objectif, qui vise plutôt les producteurs, est de garantir un niveau minimal de qualité environnementale pour l'ensemble des produits mis sur le marché pour niveler l'ensemble du marché vers le haut. Ceci doit se réaliser en fixant des exigences minimales à respecter par la voie des accords sectoriels, du processus de normalisation ou par la voie législative (des arrêtés royaux fixant des normes de produits transposant des directives européennes ou mettant en place des initiatives nationales ou régionales via des accords sectoriels ou de branche).

Le plan prévoit également, parmi d'autres mesures économiques et informationnelles, un « *renforcement du cadre réglementaire. L'objectif est d'offrir à la fois une base juridique plus ambitieuse mais aussi plus claire et plus rigoureuse. L'effort s'orientera vers la better regulation, visant la simplification administrative et l'harmonisation des réglementations en vigueur. L'action réglementaire portera en priorité à court et moyen terme sur les produits et équipements prioritaires suivants : produits et équipements de la construction, chaudières & appareils de chauffage, matériaux compostables et biodégradable, les biocombustibles et les produits influençant la qualité de l'air intérieur<sup>74</sup>* ».

Interrogé concernant les éléments qui ont motivé le Ministre à souhaiter plus de réglementation, le Cabinet a répondu que « *le marché ne peut malheureusement pas basculer à lui seul vers des produits plus respectueux de l'environnement. A côté d'actions plus incitatives (incitants financiers, accords sectoriels, labellisation et étiquetage, campagnes de communication et de sensibilisation, etc.), les pouvoirs publics interviennent pour « forcer » le marché à mettre sur le marché des produits plus respectueux de l'environnement. Dans le cadre du Plan Produits, il s'agit d'actions normatives au service de la santé, de l'environnement et de l'efficacité*

---

<sup>71</sup> BRUYER V., WALLENBORN G., ZACCAÏ E., DELBAERE P., KESTEMONT M-P., ROUSSEAU C. (2004), Critères et impulsions de changements vers une consommation durable : approche sectorielle, Modes de production et de consommation durables in Plan d'appui scientifique au politique de développement durable.

<sup>72</sup> Le Soir, 9 juillet 2009.

<sup>73</sup> Plan fédéral Produits (volet environnement) 2009-2012, juin 2009.

<sup>74</sup> Idem.

*énergétique. Ces normes permettent par ailleurs à ce que l'ensemble du marché satisfasse à un certain niveau d'exigence et pas seulement quelques produits élités du marché. Cela permet donc aussi une plus grande justice sociale* ». Le Ministre marque donc sa volonté de forcer le marché par la mise en place de réglementations plus strictes vis-à-vis de la production.

Un deuxième objectif, cette fois orienté vers le consommateur, est de promouvoir les produits de la première catégorie, tout en décourageant les produits de la dernière catégorie, principalement grâce à des mesures de communication, labellisation, améliorant la lisibilité de l'information, publicité, sensibilisation, ... L'objectif est de créer les conditions pour qu'un changement de comportement des acteurs économiques survienne.

Mais le Plan ne prévoit aucune mesure plus contraignante pour le consommateur.

### 3.5.2.2. Exemple : le cas des chaudières

Dans la voie proposée de la normalisation et d'un renforcement des seuils de performance, le Ministre a également fait adopter au niveau du Gouvernement fédéral un arrêté royal (pas encore publié au Moniteur belge à ce jour) modifiant l'arrêté royal de 2004<sup>75</sup> relatif aux niveaux d'émissions de NOx et de CO pour les chaudières de chauffage central et les brûleurs alimentés en combustibles liquides ou gazeux.

*Selon le Cabinet du Ministre fédéral, les « anciennes dispositions adoptées en 2004 avaient restreint la mise sur le marché de 30% de modèles de chaudières et brûleurs. Ces normes, juridiquement contraignantes, étaient les plus élevées d'Europe et constituaient une condition sine qua non à la mise sur le marché. Le projet d'arrêté royal avait été notifié à la Commission européenne et compte tenu de l'argumentaire de la Belgique, la Commission accepta ces conditions particulières de mise sur le marché ».*

Le nouvel arrêté royal qui devrait être publié au Moniteur belge vers fin août vise principalement à étendre les catégories de produits aux générateurs d'air chaud, à réduire davantage les émissions de NOx et CO des catégories de produits existants et à introduire des limites maximales d'émission de suies pour les appareils alimentés au mazout (pour réduire les particules).

Selon le Cabinet, les bénéfices environnementaux devraient être non négligeables. Ainsi, les émissions de NOx seront considérablement réduites dans le cas des chaudières au gaz (- 40%) et peu modifiées dans le cas des chaudières mazout (- 4%).

### 3.5.3. Les taxes environnementales

La Belgique connaît également un régime de taxes d'environnement, taxes sur l'eau et sur les déchets. Elle a été l'un des premiers pays à utiliser des taxes sur les produits frappant des biens préjudiciables à l'environnement.

---

<sup>75</sup> Arrêté royal du 8 janvier 2004 réglementant les niveaux des émissions des oxydes d'azote (NOX) et du monoxyde de carbone (CO) pour les chaudières de chauffage central et les brûleurs alimentés en combustibles liquides ou gazeux dont le débit calorifique nominal est égal ou inférieur à 400 kW (MB 30/01/2004).

La loi fédérale sur les éco-taxes de 1993 a introduit des taxes environnementales sur les emballages de boissons, déchets des emballages industriels, pesticides et produits phytosanitaires, appareils jetables, piles et papier. Le but des écotaxes, selon la loi du 16 juillet 1993 et son exposé des motifs, « *n'est pas de financer la politique des autorités, mais bien de modifier le comportement des producteurs et des consommateurs afin de les rendre plus respectueux de l'environnement. De ce fait, seront considérées comme taxes environnementales, toute taxe d'un montant suffisant pour réduire significativement l'utilisation ou la consommation de produits générateurs de nuisances pour l'environnement et/ou pour réorienter les modes de production et de consommation vers des produits plus acceptables sur le plan de l'environnement et de la préservation des ressources naturelles.* »

L'objectif est de modifier le comportement des agents économiques par l'intermédiaire des mécanismes du marché en provoquant des effets de substitution en faveur de produits ou de procédés jugés moins dommageables pour l'environnement.

Selon le journal La Dernière heure<sup>76</sup>, le Ministère des Finances a fait le constat que l'utilisation des sacs jetables diminue drastiquement en Belgique (diminution de 80% depuis 2003) ainsi que le montant de la recette fiscale, ce qui ne fait pas les affaires du budget fédéral. Selon le Ministre des Finances, « *ces revenus en baisse prouvent que le consommateur a changé son comportement. Il estime donc superflue une interdiction totale de ces sacs* ». En effet, une écotaxe qui fonctionne ne rapporte rapidement plus grand-chose à l'état. Cet exemple démontre l'efficacité d'un système de taxation frappant le consommateur.

#### 3.5.4. Autres dispositions

Cet inventaire de politiques n'est pas exhaustif. On pourrait également citer une série de politiques plus générales qui ont des impacts sur la consommation et la production durable (le plan climat national 2002-2012, le plan national Nutrition et Santé, le National Environment and Health Action Plan, le Fonds énergie, les dispositions en matière de responsabilité sociale et environnementale des entreprises) ou encore d'autres politiques plus horizontales (les primes LPG, les réglementations fiscales sur les véhicules peu émetteurs de CO<sub>2</sub>, les campagnes d'information en matière de « voitures propres »)<sup>77</sup>.

Par ailleurs, des Plans fédéraux de développement durable ont été mis en place pour compléter ces politiques. Le Plan fédéral de développement durable 2000-2004 consacre un des quatre domaines d'action au changement des modes de consommation et de production avec 3 grands volets (politique d'information, d'éducation et de sensibilisation du public, politique de produits et politique de consommation des administrations publiques). Le Plan fédéral de développement durable 2004-2008 consacre pour sa part plusieurs actions aux changements des modes de consommation et de production non durables, ayant trait notamment à la protection du consommateur, à un usage moindre des ressources naturelles, à une stratégie pour des produits durables, à la responsabilité sociétale des entreprises (RSE), à la maîtrise de la demande de mobilité, etc.

---

<sup>76</sup> La Dernière Heure, 27/07/2009, « Les écotaxes mises en place il y a quelques années, ne servent donc pas à grand-chose ».

<sup>77</sup> ZACCAI E., WAKTARE M., BAULER T., HEYDERICK A., VANHOUTTE G. (2005), Inventaire des principales mesures prises en matière de consommation et de production durable dans le cadre de la politique fédérale belge.

Enfin, l'avant-projet de plan fédéral de développement durable 2009-2012, actuellement à la consultation, aborde également la consommation durable, en particulier concernant l'importance de la fiscalité verte et de l'utilité de segmenter la communication environnementale en fonction des publics cibles et selon leurs valeurs et motivations. Ce plan va également dans le sens des recommandations internationales, puisqu'il mentionne que, pour être efficace, une politique doit être constituée d'un ensemble cohérent d'actions coordonnées dans lequel les aspects communicationnels, législatifs, incitatifs et fiscaux se complètent et se renforcent.

Les modes de production et de consommation étant une thématique typiquement transversale, on les retrouve aussi dans d'autres actions et mesures.

### 3.5.5. Grandes lignes de la politique publique belge

La stratégie belge en matière de consommation et production durables comprend des instruments à la fois réglementaires, économiques et informationnels et est donc être composée d'un mix d'instruments. Ce cadre réglementaire est repris comme exemple par l'UNEP au sein du guide formation en vue de la réalisation des Principes directeurs des Nations Unies pour la protection du consommateur.

Pour ce qui concerne les produits, des dispositions législatives contraignantes ont été adoptées dès 1991 avec la loi sur la responsabilité du fait des produits défectueux, complétée par la suite notamment par la loi de 1998 sur les normes de produits. Des dispositions réglementaires existent en outre pour certains produits, tels que par exemple les chaudières, avec la possibilité pour les Etats membres d'être plus rigoureux que ce qui est prévu au niveau européen.

Ensuite le nouveau « Plan produits » marque la volonté de mettre en place les bases d'une stratégie intégrée ainsi que le développement de mesures de normalisation plus exigeantes, à destination du producteur. Ce faisant, les consommateurs verront leurs choix de consommation facilités puisque ne se retrouveront plus sur le marché que des produits dont l'impact environnemental aura été évalué. Par contre, les instruments orientés vers le consommateur resteront principalement d'ordre informationnels.

Enfin, les taxes, même s'il s'agit de mesures économiques, paraissent être le seul instrument réellement contraignant à destination du consommateur. Les écotaxes, en tout cas celles sur les sacs jetables, attestent de leur efficacité. Une analyse plus approfondie de l'impact de la fiscalité sur les choix de consommation aurait pu être intéressante.

## 4. LES INSTRUMENTS DE L'ACTION PUBLIQUE

La définition d'une politique environnementale, et plus encore en matière de consommation durable, nécessite le choix d'instruments adaptés.

Dans le cadre du processus de Marrakech, le groupe de travail sur les instruments politiques a identifié les différents outils d'une politique publique et a souligné que le besoin se faisait de plus en plus ressentir de déterminer les outils les plus efficaces<sup>78</sup>.

Nous tenterons dans ce chapitre de développer un cadre théorique visant d'une part à classer les instruments actuellement utilisés et d'autre part à déterminer le caractère contraignant des différents outils. Une partie de ce chapitre tentera de faire le point quant à l'évolution de la contrainte dans le domaine des politiques publiques ainsi que sur l'évolution du droit de l'environnement.

Frédéric VARONE définit les instruments comme « *moyens par lesquels l'Etat conduit des acteurs individuels et collectifs à prendre des décisions et à mener des actions qui sont compatibles avec les objectifs de la politique publique qu'il poursuit*<sup>79</sup> ».

Selon Patrick LE GALES et Pierre LASCOUMES, il s'agit « *d'un dispositif technique à vocation générique porteur d'une conception concrète du rapport politique/société et soutenu par une conception de la régulation* ». Ces deux auteurs ajoutent que « *les instruments d'action publique ne sont pas des outils axiologiquement neutres, et indifféremment disponibles. Ils sont au contraire porteurs de valeurs, nourris d'une interprétation du social et de conceptions précises du mode de régulation envisagé. Un instrument d'action publique constitue un dispositif à la fois technique et social qui organise des rapports sociaux spécifiques entre la puissance publique et ses destinataires en fonction des représentations et des significations dont il est porteur*<sup>80</sup> ».

Les instruments de politique publique constituent donc des indicateurs des logiques de l'action publique dans un domaine.

La définition de Evert VEDUNG paraît également intéressante. Les instruments de politique publique « *are the set of techniques by which governmental authorities wield their power in attempting to ensure support and effect social change*<sup>81</sup> ». On voit ici que le concept de changement social apparaît, ce qui correspond aux difficultés que nous avons observées lors de l'analyse des facteurs influençant les choix de consommation.

Par ailleurs, tout instrument est lié aux objectifs des décideurs politiques, aux ressources des acteurs administratifs chargés de leur application, aux caractéristiques des groupes-cibles et aux effets qu'ils induisent. Dans le cas qui nous occupe, il faut particulièrement être attentif à ce que les instruments soient orientés « acteurs ». Ils doivent être choisis ou élaborés à partir d'une analyse de la situation des acteurs ciblés par l'intervention, dans le cas présent, le

---

<sup>78</sup> UNEP (2008), Planning for change, Guidelines for National programmes on Sustainable Consumption and Production.

<sup>79</sup> VARONE F., Le choix des instruments de l'action publique : analyse comparée des politiques énergétiques en Europe et en Amérique du nord, Revue Internationale de politique Comparée, Volume 7 n°1 (Été 2000), p. 168.

<sup>80</sup> LASCOUMES P., LE GALES P. (2004), Gouverner par les instruments, Paris, Presses de Sciences Po.

<sup>81</sup> BEMELMANS M-L., RIST R.C. et VEDUNG E. (1998), Carrots, Sticks & Sermons, Policy Instruments & Their Evaluation, Transaction Publishers, new Brunswick and London.

consommateur. Etant donné que les comportements sont identifiés comme la source du problème collectif à résoudre, les instruments sont indissociables des groupes qu'ils doivent viser. Le changement de comportement des groupes-cibles doit se traduire en effets concrets, visibles par les bénéficiaires de la politique.

Enfin, il faut être conscient qu'introduire un ou des instruments, c'est poursuivre un objectif qui n'est pas forcément partagé par tous et surtout modifier l'allocation des ressources économiques, informationnelles, ... c'est-à-dire modifier le statut quo. Dans tous les cas, introduire des instruments, c'est passer par un processus décisionnel qui défend des intérêts parfois particuliers et contradictoires. Le critère de l'acceptabilité est prépondérant.

#### **4.1. Quelle typologie ?**

Une multitude de modèles existe dans la littérature pour classer les instruments et aucune classification n'apparaît aujourd'hui comme unanimement acceptée, ni même comme dominante.

L'OCDE<sup>82</sup> a choisi la typologie « selon le type de rapport entre gouvernant et gouvernés », telle qu'elle est proposée à l'origine par Marie-Louise BEMELMANS-VIDEC, Ray C. RIST et Evert VEDUNG. Cette première typologie sera utilisée pour décrire les instruments utilisés actuellement en matière de consommation durable et les difficultés rencontrées.

Ensuite, la typologie de DOERN B.G. et PHIDD R.W. (1992) « selon les modalités de mise en œuvre » sera appliquée pour classer les instruments utilisés spécifiquement d'un point de vue de l'aspect contraignant.

Enfin, un autre courant de recherche s'est penché sur les caractéristiques fondamentales (ou attributs) des politiques. Cette typologie sera utilisée en dernier lieu pour essayer de comprendre pourquoi certains instruments plus contraignants sont ou ne sont pas utilisés. Ces travaux ont été synthétisés par LINDERS S.H. et PEETERS G.B. (1989).

---

<sup>82</sup> OCDE (2002), Vers une consommation durable des ménages, Tendances politiques dans les pays de l'OCDE, Synthèses.

## 4.2. Première typologie : selon le type de rapport entre gouvernant et gouvernés

Marie-Louise BEMELMANS-VIDEC, Ray C. RIST et Evert VEDUNG distinguent trois types d'instruments, selon la marge de manœuvre laissée aux gouvernés<sup>83</sup> :

- les instruments réglementaires (de type « bâton ») qui correspondent aux mesures législatives et réglementaires contraignantes ;
- les instruments économiques (de type « carotte ») au caractère incitatif ;
- les instruments culturels ou informationnels (de type « sermon ») qui visent à sensibiliser et informer les destinataires de l'action publique, et encourager des comportements compatibles avec les objectifs de la politique à mener.

### 4.2.1. Les instruments réglementaires

Les instruments de type « bâton » sont les mesures législatives ou réglementaires porteuses de relations gouvernant/gouvernés caractérisées par l'autorité et la logique de « command and control » et prescriptifs d'obligations ou d'interdictions. Ils concernent tous les instruments juridiquement contraignants tels que les lois, les normes et autres obligations. Selon les auteurs, il s'agit de « *measures taken by governmental units to influence people by means of formulated rules and directives which mandate receivers to act in accordance with what is ordered in these rules and directives* ». La relation est autoritaire, ce qui signifie que les personnes contrôlées sont obligées d'agir dans le sens établi par ceux qui les contrôlent. C'est l'instrument traditionnel des gouvernements.

Ces instruments juridiques sont généralement orientés vers les producteurs industriels, même si l'objectif final est d'exercer une influence sur la consommation. Il s'agit par exemple de réglementations environnementales sur la production d'huile de palme en Malaisie en vue de limiter les impacts sur les forêts primaires ou encore de normes à respecter sous peine de voir interdire la mise sur le marché d'un produit.

Ces instruments peuvent également être orientés vers le consommateur. Dans ce cas, il s'agit d'une « *action publique directe en vue d'infléchir les décisions des ménages en imposant des limites ou des contraintes réglementaires à l'acquisition ou à l'utilisation de certains produits*<sup>84</sup> ». Il s'agit par exemple d'une loi brésilienne de 1997 sur les ressources en eau qui établit pour la consommation des systèmes de paiements à plusieurs usages, en Belgique des réglementations plus strictes de vitesse pour les automobiles lors de période de pollution, l'interdiction d'arroser les jardins avec l'eau de distribution durant certaines périodes sècheresses ou encore le contrôle technique des véhicules. Cependant, la réglementation directe des activités des ménages est plus rare car relativement intrusive.

Les pouvoirs publics utilisent généralement les instruments réglementaires pour imposer des normes plus en amont de la chaîne de production (normes de produits, normes d'efficacité énergétique, ...). Les normes peuvent être considérées comme une catégorie d'instruments en soi mais aussi comme un complément de la réglementation. Elles présentent une légitimité qui repose à la fois sur une rationalité scientifique et technique et une rationalité démocratique. La normalisation peut constituer un complément efficace, globalement acceptable et facilement applicable de la législation.

<sup>83</sup> BEMELMANS M-L., RIST R.C. et VEDUNG E. (1998), *Carrots, Sticks & Sermons, Policy Instruments & Their Evaluation*, Transaction Publishers, New Brunswick and London.

<sup>84</sup> CRIOC, *Quel rôle pour le consommateur ?*, Consommation durable, Synthèse des recherches menées dans le cluster consommation durable du PADD II, Politique scientifique fédérale, Bruxelles.



Les instruments réglementaires nécessitent pour être efficaces que des contrôles soient possibles et que des ressources soient disponibles et mises en œuvre pour effectuer concrètement ce contrôle.

#### 4.2.2. Les instruments économiques

Ils établissent une relation entre gouvernants et gouvernés caractérisée par l'absence d'obligation ou d'interdiction mais par des incitations qui sont soit positives (subventions, crédits d'impôts) soit négatives (taxes, redevances). Selon Evert VEDUNG, ils sont vus comme une forme moderne d'intervention, basée sur la prévention ou la stimulation de certaines conduites en attirant l'attention sur les conséquences du comportement.

##### 4.2.2.1. De type carotte

Tels que les subsides, primes ou avantages fiscaux, que l'on appelle également actes incitateurs. En général, ces subsides et primes ne fonctionnent que s'ils parviennent à réduire l'écart avec les produits plus durables.

Le transport de personnes ou la performance énergétiques de bâtiments sont des secteurs où ces instruments sont les plus souvent utilisés. Par exemple pour favoriser l'achat de véhicules peu polluants, hybrides ou fonctionnant avec des carburants alternatifs (aux Pays-Bas en 2002), l'acquisition de vélos (Royaume-Unis et France) ou la réalisation d'investissements économiseurs d'énergie (Canada, France, Danemark, Belgique, etc).

Cependant, ces mesures doivent être étudiées soigneusement pour ne pas introduire d'inégalités sociales. Par exemple, les primes pour maîtriser la consommation d'énergie ou pour les véhicules propres ne sont profitables qu'aux ménages qui ont les capacités financières suffisantes. Les ménages démunis ne sont donc pas aidés par ce type de politique mise en place. Enfin, il ne faut pas perdre de vue que les déductions fiscales, primes et subventions sont relativement coûteuses pour l'Etat.

##### 4.2.2.2. De type bâton

M-L. BEMELMANS, Ray C. RIST et E. VEDUNG semblent oublier dans leur typologie les instruments économiques de type « bâtons », par exemple sous la forme de taxes d'orientation. Cette fiscalité environnementale qui englobe « impôts, taxes et redevances » s'applique à un polluant ou plus généralement à un produit ou un service qui détériore l'environnement ou qui se traduit par un prélèvement sur les ressources naturelles renouvelables ou non renouvelables. Il s'agit donc d'une concrétisation du principe du pollueur-payeur.

En matière de consommation durable, ils visent à inciter les agents économiques à intégrer dans leurs coûts les effets externes négatifs produits sur l'environnement et à modifier en conséquence leurs comportements, soit en renonçant à la production ou à l'utilisation d'un bien soit en faisant appel à des technologies diminuant les externalités<sup>85</sup>. Ils n'interdisent pas les comportements jugés indésirables mais, en les rendant plus coûteux, ils renvoient aux mécanismes du marché le soin d'obtenir les résultats attendus.

---

<sup>85</sup> MORAND C-A (1999), Le droit néo-moderne des politiques publiques, Droit et Société, Maison des Sciences de l'homme, LGDJ.

Selon Vincent SEPULCHRE<sup>86</sup>, ces instruments impliquent la génération de recettes fiscales, la prise en charge par le pollueur de sa quote-part (responsabilité environnementale) et l'incitation des citoyens à modifier leurs comportements dommageables à l'environnement. Les expériences nordiques en matière de réforme fiscale verte témoignent de résultats encourageants tant en terme environnemental que social.

La Commission européenne estime que les instruments fondés sur le marché (instruments qui agissent sur les quantités ainsi que mesures fiscales et les subventions) devraient faire l'objet d'une utilisation accrue pour réaliser les objectifs environnementaux. Elle a adopté en mars 2007 un livre vert<sup>87</sup> pour créer un débat sur ce sujet et soulever les interrogations quant à la promotion des instruments fondés sur le marché.

L'OCDE recommande fortement ce type d'instrument. En augmentant le prix des produits les moins durables, les taxes peuvent être efficaces pour influencer le comportement des consommateurs, mais seulement lorsque le stimulus financier est suffisamment fort pour intégrer le processus de décision, alors que trop souvent les taxes ayant pour objectif de promouvoir une consommation durable ne sont pas suffisamment élevées. En outre, les taxes laissent plus de flexibilité aux consommateurs et aux firmes pour s'adapter et sont moins coûteuses que la régulation au sens stricte qui nécessite plus d'efforts en matière de contrôle notamment<sup>88</sup>. Par exemple, les taxes sont appliquées pour limiter les émissions liées aux véhicules (carburants, mobilité), la consommation énergétiques des ménages (électricité), l'usage de l'eau et le rejet des déchets des ménages. Le recours à une tarification du prix de l'eau est un autre exemple de mesure qui a effectivement réduit la consommation d'eau des ménages dans certains pays européens. La « congestion charge » à Londres a également des impacts favorables sur les déplacements londoniens<sup>89</sup>.

Cependant, la mise en place de ces différents instruments économiques se fonde sur la théorie du choix rationnel et dès lors leur efficacité n'est pas aussi déterminante puisque, comme nous l'avons vu au chapitre 2, le prix n'est pas toujours le critère de décision principal pour le consommateur. La fixation d'un prix exacte est une condition nécessaire mais non suffisante pour influencer les modes de consommation surtout lorsque ceux-ci sont fonctions de motifs non-économiques telles que les habitudes culturelles. Pour Tim JACKSON, « *the fiscal approach* » a fait face à ses limites pour encourager les changements de comportement à long terme. Bien que les différences de prix ont parfois permis de convaincre les consommateurs par exemple à changer de carburant, le succès des stratégies économiques pour changer les comportements de manière plus générale est moins convaincant<sup>90</sup>.

Enfin, selon les théories récentes de psychologie sociale, les instruments économiques risquent de conduire les personnes à attribuer la cause de leurs comportements durables au système de taxation ou de prime plutôt qu'à une disposition inhérente à leur personnalité. Ils risquent donc de conduire les consommateurs à attribuer leurs actes à des causes externes et, par conséquent, de désengager les individus sensibles à la consommation durable si le système de récompense/punition est supprimé<sup>91</sup>.

---

<sup>86</sup> SEPULCHRE V. (2009), La fiscalité environnementale en Belgique, Larcier, Cahiers de fiscalité pratique.

<sup>87</sup> COM(2007) 140 final

<sup>88</sup> OCDE (2008), Promoting sustainable consumption, good practices in OECD countries.

<sup>89</sup> MORTENSEN L.F., Sustainable household consumption in Europe, Consumer policy review, Jul/Aug 2006, Volume 16, Number 4.

<sup>90</sup> JACKSON T. (2004), Motivating Sustainable Consumption, a review of evidence on consumer behaviour and behavioural change, a report to the Sustainable Development Research Network, University of Surrey.

<sup>91</sup> LIEGEOIS A. (2005), La cognition sociale à l'aide de la promotion de la consommation durable. Les cas de l'automatisme comportementale et de l'hypocrisie induite, Thèse de doctorat, Louvain-la-Neuve.

### 4.2.3. Les instruments informationnels

La relation gouvernants/gouvernés est caractérisée par la communication. Il s'agit d'influencer les destinataires par le biais de transferts de connaissances, de communication, d'argumentation, de persuasion, de conseils, etc.

#### 4.2.3.1. Les campagnes d'information

Les instruments de type « sermons » sont les mesures informatives, de formation et de sensibilisation des différents usagers, dont l'objectif est de persuader ou de dissuader de l'adoption de certains comportements en matière de consommation.

Il s'agit probablement de l'instrument le plus utilisé pour encourager les consommateurs à prendre des décisions plus durables dans la plupart des pays de l'OCDE. Cet outil rencontre en effet moins d'obstacles au niveau de son implémentation que les instruments réglementaires et économiques notamment parce qu'il suscite moins de résistance parmi les acteurs économiques, éventuellement par ceux qui seraient défavorisés par la mise en oeuvre d'instruments plus coercitifs. Cependant, comme nous l'avons vu au chapitre 2, l'information ne constitue pas une voie suffisante pour réduire significativement les émissions polluantes des ménages. Elle est indispensable pour amorcer le mouvement, mais est décalée par rapport aux activités des ménages et à leur capacité à transformer leurs habitudes.

Les travaux de Françoise BARTIAUX au sein de l'Institut de démographie de l'UCL ont démontré que l'information environnementale, en particulier sur le changement climatique, aussi bien que les conseils particuliers pour économiser l'énergie à la maison ne sont pas assimilés au point d'être traduits en pratiques correspondantes. Elle met ainsi en lumière la faiblesse du lien entre connaissance de la problématique de l'énergie d'une part et les pratiques effectives d'autre part<sup>92</sup>.

En matière de produits, si l'information est essentielle pour comprendre quels sont les comportements attendus, accepter des mesures contraignantes ou participer à la mise en oeuvre des politiques orientées sur les produits, elle ne semble pas pouvoir initier des changements de comportements quantitativement significatifs<sup>93</sup>.

#### 4.2.3.2. L'éducation à l'environnement

Selon l'OCDE<sup>94</sup> et le groupe de travail III sur les instruments instauré dans le cadre du Processus de Marrakech<sup>95</sup>, l'éducation est un des outils les plus puissants pour fournir aux individus les aptitudes et compétences appropriées pour devenir un consommateur durable. Bien que ces programmes sont encore trop peu nombreux, de nombreux pays de l'OCDE ont commencé à inclure cette thématique dans leurs programmes de développement durable.

---

<sup>92</sup> Séminaire du groupe de recherche Energie Technologie et Société du 23 octobre 2007

<sup>93</sup> ROUSSEAU C., BONTINCKX Ch. (2003), Logiques d'attitudes et de comportements face aux éco-produits, CRIOC, Bruxelles.

<sup>94</sup> OCDE (2008), Promoting sustainable consumption, good practices in OECD countries.

<sup>95</sup> UNEP, Report of the International Expert Meeting on the 10-year framework of programmes for sustainable and production, Background paper n°3, Commission on Sustainable Development, Twelfth session, 14-30 April 2004, New-York.

#### 4.2.4. Le niveau de contrainte

Cette première typologie permet d'ores et déjà d'aborder la question de la contrainte. En effet, la base de répartition des instruments est le degré de contrainte dirigé vers le gouverné.

Selon Evert VEDUNG, « *discourse on public policy instruments is discourse on power*<sup>96</sup> ». Sur base de cette typologie, il considère que **les instruments de régulation sont plus contraignants que les mesures économiques et ces dernières sont plus contraignantes que les modes d'informations.**

Pour solutionner un problème social, les autorités emploient des instruments « ***of increasing strenght in successive stage*** ». Tout d'abord, par la promotion d'informations (education), ensuite par la mise en place d'actions incentives (engineering) et enfin par l'établissement de règles et de régulations (enforcement). Graduellement, la résistance de certains groupes est brisée, après quoi les autorités régulent la matière définitivement en utilisant leur instrument le plus puissant (règles et régulations).

Mais Evert VEDUNG ajoute que le niveau de contrainte peut également permettre de dégager des « sous-catégories » au sein de chacune des trois catégories principales, chacune pouvant avoir un niveau de contrainte différent.

Les **instruments de régulation** peuvent être formulés de manière négative en interdisant expressément certains comportements, soit de manière inconditionnelle, soit de manière conditionnelle avec des exemptions ou des permissions. Ils peuvent aussi être formulés de manière affirmative en rendant obligatoire certaines conduites. Ils sont utilisés pour définir des normes, des comportements acceptables ou fixer des limites à certaines activités. Le non-respect des règles implique une sanction.

Au sein des **instruments économiques**, il est également possible de distinguer diverses subcatégories. « *Grants, subsidies, charges, fees, credit guarantees, interest subsidies are all economic instruments in cash, while free health care, free medicine, free dentale care [...] are instruments in kind* ». Et il existe des différences considérables de contrainte pour chacune de ces sous-catégories. Par exemple, les instruments « in-cash » sont considérés comme moins contraignants que les instruments « in-kind » car le plus souvent les bénéficiaires ont la liberté d'utiliser les fonds à ce qu'ils souhaitent, alors que le contrôle est plus organisé pour ce qui concerne les instruments « in-kind ».

Enfin, les **instruments informationnels** peuvent être utilisés « on policy instrument » c'est-à-dire qu'ils informent de l'existence de mesures réglementaires et/ou économiques mises en place, mais aussi « as a policy instrument » c'est-à-dire qu'ils constituent un instrument à part entière. A cet égard, la contrainte peut également être importante, par exemple dans le cas où une information est communiquée concernant les pratiques d'une entreprise industrielle dans le domaine environnemental avec l'objectif de lui faire changer ses méthodes.

---

<sup>96</sup> BEMELMANS M-L., RIST R.C. & VEDUNG E. (1998), *Carrots, Sticks & Sermons, Policy Instruments & Their Evaluation*, Transaction Publishers, New Brunswick and London.

Une autre possibilité consiste en la mise en place de « **give-and-take strategy** », basée sur l'introduction simultanée d'une dimension stimulante et d'une dimension répressive.

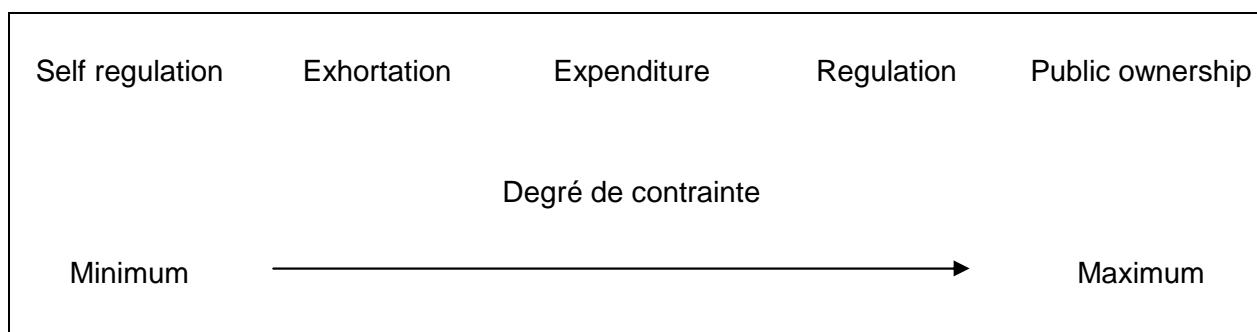
	<b>Simulative</b>	<b>Repressive</b>
<b>Communicative control model</b>	Information	Propagande
<b>Economic control model</b>	Subsides	Taxes
<b>Judicial control model (ou régulation)</b>	Contrat ou règles sans sanctions ou avec nombreuses exemptions	Obligations Interdictions

D'une part, les instruments stimulants (information, subsides) légitiment la politique et, d'autre part, les instruments répressifs (propagande, interdictions, taxes) permettent de la réaliser. En combinant les formes stimulantes et répressives, « by giving and taking », les autorités améliorent la faisabilité et l'efficacité d'une politique.

Enfin, dans la pratique, **les politiques publiques interviennent sous forme de « package »** et le choix des instruments est largement déterminé par le domaine d'application de la politique.

### 4.3. Deuxième typologie : selon les modalités mises en œuvre

DOERN B.G. et PHIDD R.W. opèrent une classification selon le niveau de contrainte légitime propre aux différentes interventions étatiques<sup>97</sup> : l'auto réglementation par les acteurs privés (self régulation), l'information et la persuasion (exhortation), les incitations économiques positives (expenditure), les règles prescriptives du type interdictions, obligations et autorisations ainsi que les taxes (regulation) et l'étatisation de la production des biens et services (public ownership).



Ce tableau établit un lien entre les différents instruments en fonction du niveau de contrainte légitime. Ils sont organisés artificiellement sur un continuum à partir de l'instrument le moins coercitif (self régulation) jusqu'au plus contraignant (public ownership).

D'un côté, les instruments d'information et de persuasion (**exhortation**) peuvent être considérés comme les outils idéaux d'un point de vue « démocratique », dans le sens où ils correspondent à l'essence même du leadership de l'Etat et de sa légitimité. Mais il n'est pas sérieux de penser que les politiques publiques peuvent être totalement implémentées dans le long terme avec de tels instruments.

Au centre, ce sont les incitations économiques (**expenditure**) qui sont modérément coercitives.

Enfin, les instruments de taxation, de régulation et d'étatisation sont plus contraignants car ils impliquent l'établissement de règles de comportement et de sanctions. Dans son sens large, ces trois outils sont considérés comme des instruments de « **régulation** ».

Considérant que les politiques ont pour objectifs d'obtenir des changements de comportement sur une longue période, les Gouvernements ont besoin d'utiliser tous les instruments à leur disposition mais d'un certain point de vue il peut être préférable de persuader de changer un comportement par l'attribution d'une prime que de l'exiger par le biais de la régulation

#### 4.3.1. Intervention croissante de la contrainte

Comme Evert VEDUNG, l'hypothèse émise par DOERN et PHIDD part du principe que les **Gouvernements combinent les instruments de manière séquentielle et graduellement plus contraignante**. Les problèmes sont résolus en trois étapes, tout d'abord par l'information, ensuite par l'application d'incitations et finalement par une régulation/sanction, **par le fait d'une**

<sup>97</sup> DOERN G.B., PHIDD R.W. (1992), Canadian public policy, Ideas, structure, process, Methuen Publications.

**plus grande acceptabilité des instruments les moins contraignants** et d'une plus grande acceptabilité générale d'un programme par étapes successives. L'instrument le moins coercitif est appliqué dans un premier temps pour lever progressivement les réticences de certains acteurs à une intervention de l'Etat qui par la suite, si cela devient nécessaire, serait plus contraignante.

Charles-Albert MORAND va dans le même sens lorsqu'il affirme que les actes incitateurs (primes et subsides) se déploient souvent à l'ombre du droit contraignant. « *Le doit impératif apparaît ainsi comme une instance d'appel pour le cas où la persuasion ne suffirait pas à résoudre un problème sociétal. L'incitation nécessite infiniment moins de légitimation démocratique que le recours à la contrainte*<sup>98</sup> ». Il s'agit donc d'une certaine recherche de légitimité et d'acceptabilité. Ensuite, si les résultats n'ont pas été atteints, l'Etat peut argumenter par la non efficacité des mesures volontaires ou incitatives et envisager des instruments plus contraignants.

**On peut donc conclure à un report de l'application des instruments contraignants dans le temps et leur introduction de manière subsidiaire vis-à-vis des instruments non-contraignants.**

#### 4.3.2. Perception de la contrainte et niveau d'implémentation

Au-delà de l'intervention croissante du niveau de contrainte, il faut également être attentif au fait que le niveau de contrainte peut-être perçu différemment en fonction du destinataire mais aussi en fonction du niveau d'intervention de l'Etat.

Par exemple, les subventions (expenditure) sont placées par DOERN et PHIDD dans le continuum comme étant modérément contraignantes. Cependant, les impacts peuvent être fortement variables. Par exemple, dans le domaine énergétique, une subvention directe peut être plus contraignante pour une entreprise qu'un système de déduction fiscale si elle est attribuée dans le cadre d'une réglementation stricte et dans le respect de procédures déterminées avec un contrôle plus important de l'Etat.

Selon Charles-Albert MORAND, les instruments économiques sont moins autoritaires que les prescriptions car ils laissent aux destinataires une marge d'appréciation importante pour adapter leur comportement aux objectifs de la politique publique et ouvrent donc des options : soit adopter le comportement souhaité, soit payer la taxe. Mais pour que ce caractère optionnel existe, encore faut-il que les taxes ne soient ni trop basses ni trop élevées<sup>99</sup>. C'est pourquoi, DOERN et PHIDD placent les taxes sur pieds d'égalité avec les autres instruments de régulation pour ce qui concerne le niveau de contrainte.

De même, une campagne d'information percutante est-elle vraiment moins contraignante qu'une mesure d'interdiction grevée de multiples exceptions et dont le mécanisme de contrôle et de sanction n'est pas effectif, ou d'une taxe dont la perception n'est pas correctement assurée ?

---

<sup>98</sup> MORAND C-A (1999), Le droit néo-moderne des politiques publiques, Droit et Société, Maison des Sciences de l'homme, LGDJ.

<sup>99</sup> Idem.

Et partant, il faut être attentif à la relation entre le choix des instruments et l'implémentation de la politique. Le choix d'un instrument et le niveau de contrainte peuvent devenir bien plus subtiles que la catégorisation effectuée à la page précédente. Il existe en effet, au sein de chaque catégorie, différents types d'instruments ayant des impacts distincts, comme il existe différentes sortes de subventions, des réglementations avec des niveaux de sanction variables, des systèmes de taxation plus ou moins contraignants, etc.

C'est pourquoi DOERN et PHIDD effectuent une seconde catégorisation, plus fine, en précisant quels instruments entrent dans chacune des catégories. Il serait également pertinent de préciser la façon dont ils sont implémentés.

<b>Exhortation</b>	<b>Expenditure</b>	<b>Regulation</b>	<b>Public ownership</b>
Discours Conférences Information Organes de conseils et de consultation Etudes et recherches	Différentes formules de bourses et subventions	Taxes et tarifs Directives Réglementations Contraventions Sanctions Emprisonnement	Différentes formules de nationalisation d'entreprises



#### 4.4. Troisième typologie : selon les attributs

Cette typologie est légèrement différente des deux premières en ce qu'elle se focalise plutôt sur la question du choix qu'opèrent les décideurs quant aux instruments de politique publique. Elle vise donc à cerner quels instruments sont sélectionnés dans un domaine d'intervention spécifique et à dégager les raisons de ces choix.

Selon LINDERS & PEETERS<sup>100</sup>, quatre attributs visent à rendre compte des enjeux technique, politique et idéologique liés aux choix des instruments :

- La « connotation idéologique », définie en fonction du degré de contrainte légitime de l'instrument et du rôle qu'il accorde au marché et à l'Etat. Le choix des instruments dépend dans plus de deux cas sur trois de l'idéologie partisane (pro-Etat versus pro-marché) de la majorité politique au pouvoir. Si elle se situe à gauche de l'échiquier politique alors les instruments adoptés affichent un degré de contrainte élevé pour les groupes cibles.
- L' « intensité des ressources », définie en fonction des coûts administratifs induits par la mise en œuvre des instruments. Le choix dépend dans tous les cas de la préexistence d'une institution administrative qui permet de minimiser les coûts initiaux de mise en œuvre. Si les coûts administratifs d'un instrument sont élevés alors son adoption est tardive, des instruments moins coûteux étant adoptés préalablement.
- Le « risque politique encouru », défini en fonction du degré de visibilité publique des éventuels échecs et effets pervers. Le choix dépend aussi fortement de processus de transfert d'expériences déjà accumulées dans d'autres secteurs d'interventions et/ou dans d'autres pays. Ils sont motivés par une volonté de réduire les risques d'échecs et d'effets pervers d'un instrument.
- La « qualité du ciblage », définie en fonction du degré de sélectivité et de flexibilité qui est applicable lors de la délimitation des groupes-cibles qui sont désignés politiquement comme la cause du problème collectif à résoudre et des bénéficiaires de l'instrument qui subissent les effets négatifs. En effet, si les groupes-cibles sont organisés et s'opposent à l'introduction d'un instrument et si tous les bénéficiaires de la politique publique ne parviennent pas à former une grande coalition défendant les intérêts généraux et à long terme, alors l'instrument n'est pas adopté. Il est également possible qu'un groupe puisse influencer le processus décisionnel.

Un instrument est adopté si son degré de contrainte est compatible avec l'idéologie partisane de la majorité au pouvoir, si une Institution administrative de mise en œuvre et disposant des ressources nécessaires préexiste, si d'autres systèmes politico administratifs l'ont déjà appliqué avec fruit et si les groupes cibles visés ne s'y opposent pas.

---

<sup>100</sup> LINDERS S.H. & PEETERS G.B. (1989), Instruments of Government, perceptions and contexts, Journal of Public policy, 9(1).

#### 4.5. Les instruments « contraignants » et l'évolution du droit de l'environnement

Pour comprendre l'apport de la contrainte en matière de consommation durable, il faut pouvoir appréhender son évolution au cours du XXe siècle en particulier dans le domaine de l'environnement.

Au commencement, la contrainte était le fondement du droit. L'idée a régné pendant des décennies que l'Etat imposait ses commandements de manière unilatérale. On considérait que la toute puissance de l'Etat s'exprime par un droit fort, sanctionné et coercitif.

Qu'est ce que la contrainte ?

Elle peut être définie d'un point de vue de l'acteur cible. **L'acteur est contraint lorsque l'instrument utilisé diminue drastiquement ses options comportementales, la contrainte maximale étant quand on ne lui laisse qu'une seule et unique option.** La contrainte diffère de la sanction.

Lorsque l'Etat use de son pouvoir de contrainte, il se borne à une fonction de police et de sécurité orientée vers le bien public : dans le cas présent, la protection de l'environnement. L'Etat intervient d'une manière autoritaire et unilatérale sur base d'un droit contraignant s'appuyant sur la sanction. L'Administration édicte une série de normes contraignantes pour les personnes physiques et morales et met en place une réglementation qui va réguler le comportement des agents socio-économiques dans le but d'améliorer ou de protéger l'environnement, par le biais de différents outils, éventuellement des systèmes d'autorisation, de limitation ou d'homologation.

Cependant, nous l'avons vu, la contrainte n'est pas seulement l'apanage des instruments réglementaires. Des instruments incitatifs/fiscaux, voire même des campagnes d'information, peuvent être très contraignants.

De plus, le recours à la contrainte a évolué au cours des années.

##### 4.5.1. D'un Etat policier à un Etat incitateur et négociateur

Depuis les années 1950, on constate un processus d'accroissement et d'innovation instrumentale. Aujourd'hui, l'évolution du droit de l'environnement tend à le rendre moins autoritaire et plus consensuel. Aux instruments normatifs et aux mécanismes de sanctions classiques viennent s'ajouter ou se substituer notamment des instruments négociés avec les secteurs économiques<sup>101</sup>.

Si on peut encore considérer que l'Etat a toujours le monopole de la contrainte légitime, d'autres formes de régulations sont aujourd'hui apparues. Et même si, pour certains auteurs, l'idée d'un droit mou, d'un « soft law » dépourvu de sanction immédiate doit être perçue comme une maladie ou une dégénérescence, le droit ne peut plus être réduit à la contrainte.

---

<sup>101</sup> RENAUDIÈRE Ph., Aspects juridiques de l'environnement, 2007, PUB, Bruxelles.

Il y aurait en effet une **prolifération de nouveaux instruments se dirigeant vers une action étatique plus indirecte, impliquant de manière croissante les parties prenantes pour une gouvernance de nature collaborative, prônant moins de contrainte et plus de laissez faire.**

Flexibilité, information, collaboration et participation semblent être les nouvelles dimensions de ces nouveaux instruments. Cette nouvelle démarche vise à ce que les destinataires de la norme intériorisent son contenu sans qu'elle soit immédiatement coercitive. Tout doucement, l'idée que l'Etat commande mais ne négocie pas disparaît. Les instruments « command and control » seraient devenus « old fashioned<sup>102</sup> » et considérés comme n'étant pas assez rentables par rapport aux coûts engendrés pour leur application, parce qu'ils impliquent par définition des ressources pour contrôler et sanctionner.

Selon Pierre LASCOUMES et Patrick LE GALES, l'analyse des instruments de l'action publique permet de mettre à jour les processus de recomposition de l'Etat à la fois dû à une perte de marge de manœuvre économique, mais aussi résultant d'une **perte de légitimité à agir sur le social**<sup>103</sup>. Ces deux auteurs distinguent deux figures de l'Etat en restructuration, d'une part, un « *Etat mobilisateur de la gouvernance négociée* » et, d'autre part, un « *Etat régulateur, surveillant et contrôleur* ».

**Les instruments de type législatif et réglementaire et, économique et fiscal, trop contraignants, seraient abandonnés au profit de nouveaux instruments d'action publique incitatifs, informatifs et communicationnels.** Cette évolution témoignerait d'une recomposition de l'Etat vers une « gouvernance négociée ». « *L'Etat dirigiste est dès lors censé faire place à un Etat animateur ou coordonnateur, non interventionniste et menant principalement des actions de mobilisation, d'intégration et de mise en cohérence* ».

Selon Charles-Albert MORAND, cette évolution serait due « à la difficulté pour l'Etat d'imposer ses objectifs à une société de plus en plus complexe, composée de sous-systèmes sociaux autonomes résistant aux actions étatiques de nature autoritaire<sup>104</sup> ». L'Etat se serait mis à négocier les solutions qu'il cherche à imposer en faisant participer les destinataires du droit à sa formation et à sa mise en œuvre. Face à des « *systèmes sociaux clos et autorégulés* », en quête d'autonomie et réfractaire à la contrainte, l'Etat aurait de plus en plus recours à l'incitation et à l'information pour guider les comportements des acteurs socio-économiques. Face à la difficulté d'agir de manière autoritaire et contraignante sur les sous-systèmes sociaux d'une complexité grandissante, l'Etat est passé par plusieurs étapes successives d'un Etat policier à un Etat incitateur et négociateur.

Dans cette voie, que l'on appelle le « **paradigme de la nouvelle gouvernance** », les instruments de politique publique se sont vus mis au goût du jour dans une perspective de nouvelle gestion publique et se caractérisent par leur volonté affichée d'être plus participatifs, collaboratifs, incitatifs, indirects et flexibles par rapport aux instruments traditionnels et également d'aller dans un sens de moins de contrainte (étatique) et de plus de laisser-faire (le marché).

---

<sup>102</sup> ZACCAÏ E. (2003), "Changing unsustainable patterns of consumption and production", in Making globalization sustainable? The Johannesburg Summit and beyond, 2003, VUB Press.

<sup>103</sup> LASCOUMES P., LE GALES P. (2004), Gouverner par les instruments, Paris, Presses de Sciences Po, p. 14.

<sup>104</sup> MORAND C-A (1991), Les instruments d'action de l'Etat, Helbing et Lichtenhahn, Bâle et Francfort-sur-le-Main.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement le droit de l'environnement, François OST<sup>105</sup> estime que nous sommes passés d'un droit administratif de l'environnement de type policier introduit dans les années 1970 (réglementations administratives, multiplication des dispositions normatives et mise sur pied d'institutions) à un droit beaucoup plus flexible et mou.

**Cette évolution du droit de l'environnement serait due à la complexité et à l'incertitude de son objet qui a rendu nécessaire l'accroissement de sa flexibilité.** La demande de nouveaux instruments serait induite par la crise que traverse la politique environnementale. L'intervention étatique dans ce domaine, récente et immature, aurait besoin de se différencier des autres politiques. L'intervention étatique serait en parallèle confrontée à **une crise de la légitimation de la politique environnementale en termes de résultats, d'efficacité et d'efficience**<sup>106</sup>.

Dans le cadre d'une analyse portant sur du long terme, une évolution vers une diminution de la contrainte peut donc être esquissée. Il s'agit du passage d'une approche de « Gouvernement » à une approche de « Gouvernance ».

#### 4.5.2. Inefficacité des instruments « command and control » ?

Les critiques à l'égard des instruments de régulations sont multiples. En premier lieu, selon Evert VEDUNG, la dérégulation observée dans les années 80 était basée sur l'argument que les instruments de régulation, en particulier les instruments « command and control », étaient inefficaces.

On leur reproche aussi d'offrir peu de souplesse. Ces instruments de régulation seraient développés pour réguler les problèmes environnementaux d'envergure (raffinerie, usines chimiques, industrie automobile) alors que les problèmes actuels sont le plus souvent plus petits ou diffus. Ensuite, en imposant des normes et standards uniformes de pollution ou de technologie, ils décourageraient les entreprises à réduire leur niveau de pollution en deçà des niveaux exigés ainsi qu'à développer des technologies plus efficaces. Ils seraient inhibiteurs de l'innovation technologique.

Enfin, la régulation serait faible parce qu'elle est généralement restreinte au niveau national, et dès lors elle interfère avec les théories du libre-échange. Et donc, dans un monde globalisé, elle aurait un effet indésirable sur la croissance économique et sur la compétitivité. C'est pourquoi, elle a été mise en opposition avec les « market-based mechanisms » et les « voluntary approaches ».

**Même si une tendance vers moins de contrainte semble se dégager à la lecture de la littérature, il faut nuancer ce constat. Et malgré ces nombreuses jugements en défaveur de la régulation, les instruments de régulation conservent des partisans.**

Tout d'abord, de nombreux auteurs restent convaincus qu'un mécanisme de régulation environnemental, convenablement élaboré, peut stimuler l'innovation et encourager les firmes à moderniser leurs technologies. Les partisans des instruments « command and control » estiment que la souplesse croissante des mécanismes volontaires va globalement diminuer le niveau de

---

<sup>105</sup> OST F. (1995), La nature hors la loi, l'écologie à l'épreuve du droit, Paris : La découverte.

<sup>106</sup> DENTE B. (1995), Introduction: The Globalization of Environmental Policy and the Search for New Instruments. Environmental Policy in Search of New Instruments. B. Dente. Dordrecht, Kluwer Academic Publishers.

protection de l'environnement<sup>107</sup>. En outre, la régulation est efficace pour changer les comportements des consommateurs, pour autant qu'il y ait un consensus autour des objectifs politiques qui soutiennent l'usage d'instruments de régulation. **L'efficacité de cet instrument est fortement associée à sa légitimité<sup>108</sup>.**

Même si aujourd'hui le débat existe encore et toujours sur l'efficacité réelle des instruments de régulation, on peut tempérer cette critique. Pour preuve, de nombreux instruments de type « command and control » sont encore et toujours utilisés actuellement, notamment dans le domaine de la protection de l'environnement. Au vu des enjeux existants en la matière, il est peu vraisemblable que les pays renoncent à réglementer dans des domaines tels que la santé, la sécurité ou l'environnement.

Le développement croissant de la normalisation, notamment au niveau de la législation européenne, par exemple dans le domaine énergétique ou des produits, démontre à l'inverse que les instruments de régulation ne sont pas totalement délaissés. Selon Giandomenico MAJONE<sup>109</sup>, le recours à la normalisation s'inscrit dans l'avènement d'un Etat régulateur européen. Charles-Albert MORAND se demande d'ailleurs pourquoi l'Union européenne continue sa propension à hyper réglementer alors que les Etats eux-mêmes adoucissent leurs modes d'action. Le développement de la normalisation participerait-il à une « re-régulation » ?

Enfin, pour annoncer une dissipation de la contrainte, encore faut-il que les instruments traditionnels soient vraiment totalement contraignants. Or, selon François OST, on constate le plus souvent que les réglementations environnementales contiennent rarement des dispositions clairement impératives, mais plutôt « *multiplient des concepts vagues permettant toutes les interprétations, les injonctions seulement incitatives dépourvues de sanctions claires et de calendrier précis et, plus grave encore, les exceptions et dérogations sont autant de porte ouvertes aux formes d'évasion normative, comme si le droit de l'environnement n'était impératif que lorsqu'il s'applique aux autres*<sup>110</sup> ».

Et donc, même si on peut accepter l'hypothèse d'une modification historique du mode d'intervention de l'Etat et le passage d'un modèle de régulation sociale à un modèle plus soft, **on peut considérer que les instruments de régulation ont pu prédominer à un moment donné de l'histoire mais ne sont forcément abandonnés aujourd'hui. Il faut plutôt considérer que le législateur mélange souvent plusieurs techniques et que de nouveaux instruments ont vu le jour.**

#### 4.5.3. Des instruments « politiques »

Dans le cadre des travaux menés pour le plan d'appui scientifique à une politique de développement durable (PADD II)<sup>111</sup>, une vingtaine d'interviews ont été réalisées auprès des représentants des pouvoirs publics (cabinets de ministres et administrations), des syndicats, des

---

<sup>107</sup> HATCH M.T. (2006), Environmental Policymaking : Assessing the Use of Alternative Policy Instruments, State University of New York Press, Albany.

<sup>108</sup> BEMELMANS M-L., RIST R.C. et VEDUNG E. (1998), Carrots, Sticks & Sermons, Policy Instruments & Their Evaluation, Transaction Publishers, New Brunswick and London.

<sup>109</sup> LASCOUMES P. & LE GALES P. (2004), Gouverner par les instruments, Paris, Presses de Sciences Po.

<sup>110</sup> OST F. (1995), La nature hors la loi, l'écologie à l'épreuve du droit, Paris : La découverte.

<sup>111</sup> BRUYER V., WALLENBORN G., ZACCAÏ E., DELBAERE P., KESTEMONT M-P., ROUSSEAU C. (2004), Critères et impulsions de changements vers une consommation durable : approche sectorielle, Modes de production et de consommation durables in Plan d'appui scientifique au politique de développement durable.

ONG environnementales et nord-sud, des organisations de consommateurs et des fédérations d'entreprises afin d'identifier les représentations et les compréhensions de la consommation durable, des politiques de produits et des instruments politiques.

Les auteurs ont constaté, comme le mentionne également Frederic VARONE<sup>112</sup>, que l'idéologie, pro-interventionniste contre pro-marché, a un impact sur le choix de l'instrument. On peut en effet dégager deux tendances opposées qui se marquent par la mise en avant de certains instruments politiques, soit « régulatrice » soit « libérale ».

Les acteurs appartenant à la **tendance régulatrice** estiment que les règlements sont les meilleurs incitants pour modifier le comportement des gens (ou des entreprises). Il s'agit plutôt des représentants des ONG, des syndicats et des organisations de consommateurs.

Les citoyens, en règle générale, privilégient également cette hypothèse<sup>113</sup>. Dans le cadre de l'eurobaromètre réalisé en 1999, à la question « *A votre avis, laquelle de ces démarches permettrait de résoudre le plus efficacement les problèmes d'environnement liés à la pollution ?* », la proposition du "gendarme et du bâton" (une réglementation plus sévère, avec de fortes amendes) est retenue de manière préférentielle par près de la moitié des personnes interrogées entre quatre solutions envisagées. Un autre quart de la population opte ensuite pour l'application de ce qu'on appelle le "principe du pollueur payeur", c'est-à-dire taxer la source d'émissions polluantes. Moins d'un européen sur dix choisit de « *faire confiance aux initiatives des industriels et des agriculteurs et aux progrès scientifiques* ». En 2004, à la question « *la réponse la plus efficace pour résoudre les problèmes environnementaux* », 46% des citoyens européens indiquent que la réponse la plus efficace consiste à « *rendre les réglementations nationales ou de l'Union européenne plus strictes, avec des lourdes amendes pour les fautifs* ».

D'un autre côté de la balance, les acteurs de **tendance libérale** appartiennent principalement aux fédérations d'entreprises. Ils marquent leur préférence pour les accords volontaires car ils placent les gens dans une situation « win-win ». Ils estiment que la réglementation devrait s'inspirer des accords volontaires plutôt que l'inverse et avoir des objectifs « raisonnables » tout en proposant des alternatives. Les instruments de réglementation semblent mieux acceptés par les entreprises quand ils agissent sur des points précis.

Les représentants des pouvoirs publics interrogés se situent **entre ces deux tendances**. Ils soulignent l'importance de la réglementation tout en insistant sur le fait qu'elle ne doit pas être trop rigide ni contrôlée par l'Etat. Ils préconisent de mettre en avant les accords volontaires et les partenariats, les objectifs chiffrés et les moyens pour y parvenir étant du ressort des entreprises. Un représentant des pouvoirs publics souligne que **90% de la réglementation, y compris les contrôles, portent sur les producteurs**. D'après lui il faut donc rééquilibrer les politiques vers les consommateurs.

On peut donc constater qu'il existe une opposition entre les ONG et les entreprises. D'un côté les représentants de la société civile demandent une intervention plus forte de la part des pouvoirs publics, de l'autre côté les entreprises sont favorables à des approches volontaires qui respectent la logique du marché dans laquelle les Gouvernements agissent comme organisateur.

---

<sup>112</sup> VARONE F., Le choix des instruments de l'action publique : analyse comparée des politiques énergétiques en Europe et en Amérique du nord, Revue Internationale de politique Comparée, Volume 7 n°1 (Eté 2000), p. 168.

<sup>113</sup> Commission européenne (1999), Environnement ? Ce que les Européens en pensent, principaux résultats du sondage effectué dans le cadre de l'Eurobaromètre 51.1, Bruxelles.

L'équilibre entre instruments volontaires et obligatoires fait toujours l'objet de divergences d'opinions, l'industrie étant généralement en faveur d'une approche plus volontaire, tandis que d'autres parties intéressées soulignent l'importance de la législation en tant qu'outil indispensable.

#### **4.6. Les nouveaux outils**

##### **4.6.1. L'action incitative et les référentiels de labellisation**

Au-delà d'une opposition entre les instruments volontaires et les instruments obligatoires, on peut s'attarder à l'avènement de nouveaux instruments, ou même à « *un nouveau droit* ».

Pour préciser cette évolution, il est intéressant d'approfondir la position de Charles-Albert MORAND concernant l'action incitative de l'Etat. Il estime en effet que « *l'action douce mais parfois insidieuse de l'Etat passant par l'édiction de recommandations, la diffusion d'informations, l'adoption d'actes matériels à visée normative, est en train d'affecter profondément la structure juridique*<sup>114</sup> ». Cette action opère un mixage entre le droit contraignant et la persuasion.

Le critère d'obligatorité qui est en principe le plus sûr pour distinguer le droit des faits ne permet plus d'établir une frontière claire et précise. La confusion existe souvent concernant la question de savoir si un comportement recommandé doit être suivi ou pas, surtout lorsque les recommandations sont exprimées dans des actes qui sont souvent porteurs de normes obligatoires. La frontière est floue entre le droit et la persuasion.

**Le droit est aujourd'hui devenu en partie un instrument de persuasion et un cadre de négociation. Une grande masse de normes impliquent négociation et action pédagogique en vue d'inciter des individus à changer leurs comportements.** Cette transformation que subit le droit contraignant serait selon cet auteur le processus d'un vaste processus de civilisation. C'est par exemple le cas avec le développement de référentiels de labellisation et de certification (eco-labels, commerce équitable, eco-audit, fiscalité verte, permis négociables) qui constituent des systèmes de construction et d'application de règles volontaires, dont le but est d'offrir aux consommateurs des informations et des conseils pour l'achat de produits de nature durable.

L'auteur pose alors la question de savoir si nous risquons d'assister à l'affaiblissement des réglementations autoritaires en raison du voisinage de normes incitatives ou, au contraire, au renforcement de celles-ci en raison du contexte général dans lequel elles sont insérées ?

##### **4.6.2. Les instruments économiques**

Dans le cadre du Plan d'appui scientifique au Politique de Développement Durable<sup>115</sup>, les auteurs ont constaté que les Institutions internationales, dont l'OCDE, insistent sur les avantages des instruments économiques comparés aux instruments de réglementation, considérant que les réglementations sont difficiles et coûteuses à mettre en oeuvre et ne produisent pas toujours des résultats satisfaisants; les instruments économiques présentent une flexibilité plus grande car ils sont basés sur le mécanisme des prix (les pollueurs sont libres de choisir la combinaison qui leur

<sup>114</sup> MORAND C-A (1999), Le droit néo-moderne des politiques publiques, Droit et Société, Maison des Sciences de l'homme, LGDJ.

<sup>115</sup> BRUYER V., WALLENBORN G., ZACCAÏ E., DELBAERE P., KESTEMONT M-P., ROUSSEAU C. (2004), Critères et impulsions de changements vers une consommation durable : approche sectorielle, Modes de production et de consommation durables in Plan d'appui scientifique au politique de développement durable (Partie 1).

convient parmi toutes les actions possibles) ; les instruments économiques peuvent être une source de rentrées financières pour l'Etat ; les instruments économiques permettent l'intégration des objectifs environnementaux et économiques par l'intervention du mécanisme des prix.

Ils estiment que, lorsqu'ils sont établis au niveau adéquat, les instruments économiques peuvent s'avérer efficaces dans la modification des comportements des producteurs et des consommateurs. Cependant, malgré le soutien de principe aux instruments économiques, ces instruments sont rarement mis en pratique. En effet, des blocages apparaissent lorsque l'on en vient à déterminer quelles catégories de produits et/ou d'émissions polluantes devraient faire l'objet d'une augmentation de prix.

La raison historique la plus importante de l'introduction des taxes environnementales a été la recherche de revenus additionnels. Et comme l'a relevé l'OCDE, le niveau des taxes ou des charges a souvent été trop souvent trop bas pour avoir un effet important sur les comportements indésirables<sup>116</sup>. En effet, en augmentant le prix des produits moins durables, les taxes peuvent être efficace pour influencer le comportement des consommateurs mais seulement lorsque le stimulus financier est suffisamment fort pour intégrer le processus de décision.

Selon les auteurs, « *contrairement aux déclarations, on peut observer que les réglementations sont encore prépondérantes dans les politiques publiques ainsi qu'auprès de bon nombre de stakeholders qui jugent bénéfiques leurs effets* »<sup>117</sup>.

Aujourd'hui, l'Union européenne et l'OCDE notamment semblent soutenir le développement d'une fiscalité verte, à condition de veiller à moduler correctement le niveau des taxes pour que l'effet soit suffisamment contraignant pour le consommateur. Mais il semble que le débat reste ouvert et que les instruments de régulation ne sont pas totalement périmés.

---

<sup>116</sup> OCDE (2008), Promoting sustainable consumption, good practices in OECD countries.

<sup>117</sup> BRUYER V., WALLENBORN G., ZACCAÏ E., DELBAERE P., KESTEMONT M-P., ROUSSEAU C. (2004), Critères et impulsions de changements vers une consommation durable : approche sectorielle, Modes de production et de consommation durables in Plan d'appui scientifique au politique de développement durable (Partie 1).



## 5. ANALYSE DE QUELQUES INSTRUMENTS

### 5.1. La mobilité durable

#### 5.1.1. Le report modal

En ville, pour divers polluants, les transports, et en particulier la voiture individuelle, sont la première source d'émissions. Cet aspect est un des volets de la consommation durable et, là aussi, le choix du consommateur est crucial pour diminuer les impacts de sa mobilité.

Comment parvenir à effectuer le report modal vers d'autres modes de transports ?

La vision classique du choix modal postule une forme de rationalité des individus qui sont censés comparer l'efficacité des différents modes de transport, généralement par le biais du temps de transport nécessaire pour aller d'un endroit à un autre. Le choix modal pourrait se réduire à un comportement rationnel dans le chef des personnes pour la maximisation de leur profit. On en revient au « rational choice model » abordé dans le chapitre 2.

Cependant, à nouveau cette vision ne tient pas compte de la complexité des choix et des facteurs multiples qui les influencent, les temps de parcours n'étant qu'un élément parmi d'autres.

Vincent KAUFMANN, sociologue suisse, conteste les méthodes d'explication classiques basées sur une comparaison des temps de déplacement en voiture individuelle et en transports publics, dont le différentiel serait censé expliquer le choix modal. Il cite l'exemple de nombreuses villes au sein desquelles les transports publics ont été rendus plus efficaces alors que le report modal au détriment de la voiture fut en réalité faible : les nouveaux usagers sont souvent des anciens piétons ou cyclistes, ou des personnes qui ne se déplaçaient pas auparavant.

Par contre, des éléments tels que le système de valeurs et les habitudes paraissent plus pertinents pour justifier le mode de transport. En outre, une partie de la population n'est tout simplement pas en position de choix modal car elle ne dispose pas d'accès soit à une automobile soit aux transports collectifs (milieu rural).

Sur base d'une analyse du choix modal et d'une enquête dans quatre grandes villes (Berne, Lausanne, Genève et Grenoble, villes identiques sur le plan démographique), il a constaté que les ménages qui disposent d'un véhicule ne perçoivent pas les améliorations réalisées par les pouvoirs publics dans les transports en commun. Et donc l'amélioration de l'offre de transports publics est sans effet sur l'usage de ce moyen de transport parmi les personnes qui disposent d'une automobile<sup>118</sup>.

---

<sup>118</sup> KAUFMANN, V. (2001), *Mobilité quotidienne et dynamique urbaines, la question du report modal*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR), Collection Sciences, technique, Société, Lausanne.

Son analyse met en évidence quatre catégories de personnes devant le choix modal<sup>119</sup> :

- les « automobilistes exclusifs » qui ne souhaitent pas se déplacer autrement qu'en voiture (+20%)
- les « écologistes civiques » qui se déplacent en transports collectifs chaque fois que cela est raisonnablement possible (+7%)
- les « automobilistes contraints » qui utilisent les transports collectifs à cause de mesures coercitives décourageant l'utilisation de la voiture (gestion du stationnement par exemple) (+33%)
- et les « personnes sensibles à l'offre » qui comparent les conditions de déplacement en transport privé et en transport public (+25%)

Sur cette base, il estime que l'efficacité des transports en commun (en particulier des temps de déplacement) est une condition nécessaire mais pas suffisante pour entraîner l'usage des transports publics<sup>120</sup>. Les personnes qui utilisent les transports publics ne le font pas en fonction de la qualité de leur desserte, mais plutôt à cause du caractère pénible de l'usage de la voiture compte tenu de la congestion et/ou des difficultés de stationnement à destination.

**Les personnes n'optent donc pas pour les transports publics de leur plein gré, mais par contrainte.** Une politique visant à un report modal ne peut uniquement se focaliser sur l'amélioration des transports publics, mais doit également s'intéresser entre autres aux conditions de circulation et de stationnement en voiture afin de « forcer » le choix modal<sup>121</sup>.

#### 5.1.2. L'exemple de Berne

Une démarche cohérente et coercitive a été suivie à Berne en limitant les possibilités de stationnement au centre-ville, dans un contexte de transports publics suffisamment efficaces et d'une urbanisation dense pensée pour favoriser leur usage. Dans ce contexte, il est considéré comme « normal » de se déplacer en transports publics et les mesures de restriction du stationnement sont acceptées par une large part de la population, en ce compris les automobilistes. Par contre, pour Lausanne et Genève, l'aménagement de la Ville n'a pas été réfléchi pour le transport public et le nombre important d'utilisateurs de la voiture rend difficile l'imposition de politiques coercitives en matière de stationnement.

Vincent KAUFMANN conclut que les différences constatées entre la fréquence de l'utilisation des transports publics dépendent de l'organisation spatiale de la ville et des activités ainsi que aussi des politiques dissuasives de stationnement.

Dans un pays comme la Belgique, des mesures coercitives en matière de mobilité posent inévitablement la question de l'acceptabilité des mesures. Actuellement, face à la majorité (de moins en moins ?) silencieuse des piétons, cyclistes et usagers des transports collectifs, les responsables politiques accordent beaucoup d'importance aux besoins des automobilistes, et par conséquent aux classes les plus favorisées qui sont plus à même de défendre leurs intérêts. Ces responsables politiques appartiennent en outre certainement à des milieux sociaux pour lesquels la possession et l'usage de la voiture constituent la norme.

---

<sup>119</sup> KAUFMANN, V. (2000), Modal Practices : from the rationales behind car & public transport use to coherent transport policies. Case studies in France & Switzerland, World Transport & Practice, Volume 6, Number 3, 8-17.

<sup>120</sup> KAUFMANN, V. (2008), Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR).

<sup>121</sup> DOBRUSZKES F., Transports, Voyages et Environnement, ULB, 2008-2009.

### 5.1.3. Quels instruments pour « faciliter » le report modal ?

#### 5.1.3.1. Les limitations (instrument de régulation)

Une tel instrument, qui peut être considéré comme très fortement contraignant, recouvre des mesures très diverses : fermeture saisonnière de certaines rues, circulation alternée en cas de pics de pollution, suppression complète du trafic automobile dans le centre-ville ou interdiction de transit de certains véhicules.

**L'expérience montre que ces mesures sont très efficaces pour détourner des flux de trafic mais qu'elles obtiennent des résultats beaucoup plus mitigés pour ce qui concerne les changements de comportements**<sup>122</sup>.

Pour être efficace, cette interdiction doit être accompagnée de mesures comme la création de parking ou comme l'optimisation de l'offre de transports publics, sans quoi on observe des effets non voulus comme la dynamisation de quartiers situés à l'entrée des villes au détriment du centre-ville.

#### 5.1.3.2. Les outils tarifaires (instrument économique)

Faire payer l'automobiliste par le biais du péage routier ou du stationnement payant, est une solution souvent pratiquée par les pouvoirs publics.

Pour ce qui concerne les péages routiers, on peut distinguer le « péage de congestion » perçu à l'approche d'un périmètre urbain avec un prix variant selon le nombre de personnes transportées et l'heure de passage, dans l'objectif de diminuer les pointes de trafic (surtout utilisé sur les autoroutes) et le « péage d'accès » (tel que le « congestion tax » à Londres) qui concerne plutôt le centre-ville. Cet outil vise le report modal mais aussi l'obtention de recettes financières.

Au niveau du stationnement des véhicules principalement dans les centres urbains, il existe le stationnement payant sur les voies publiques, le système park and ride (P+R) et le « macaron » pour les résidents, dont le but est d'inciter à laisser sa voiture au domicile.

Dans la plupart des cas, l'efficacité de la mesure est déterminée par le coût de l'outil tarifaire (et donc le niveau de contrainte) et par la qualité des contrôles effectués par les agents de la Ville. Selon Vincent KAUFMANN, **ces outils tarifaires ne sont efficaces que s'ils sont bien calibrés et accompagnés d'alternatives crédibles.**

Comme le démontrent les chiffres de l'Office Fédéral de Statistiques de Suisse lors du microrecensement de 2005 sur le comportement de la population en matière de transports<sup>123</sup>, l'*acceptabilité* des mesures de péage est plutôt faible. En 2005, plus de 65 % de la population sondée était opposée à l'introduction de taxes de parcage dans les centres commerciaux ou dans les centres urbains et 60% de la population était contre l'introduction d'une taxe d'entrée en voiture dans les centres urbains aux heures de pointe.

---

<sup>122</sup> KAUFMANN, V. (2008), Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR).

<sup>123</sup> Idem.

En outre, ces outils peuvent provoquer des *effets non voulus*. Le péage, le stationnement payant en centre-ville seraient de nature à limiter l'attractivité économique des centres urbains au profit des entrées de villes. Quant au macaron de stationnement pour habitants, il aurait pour effet de contribuer à la motorisation des ménages habitant les centres-villes.

Enfin, ils posent des *problèmes d'équité*. Les différents outils tarifaires agissent par les prix et sont donc inéquitables par définition. Le péage urbain et le stationnement payant de centre-ville sont particulièrement critiqués, considérant qu'ils sont contraires au principe du « droit à la ville »<sup>124</sup>.

#### 5.1.3.3. Séduction et communication (instruments informationnels)

Il s'agit par exemple de réaménager des centres-villes avec des effets esthétiques dans le domaine des transports publics. L'idée sous-jacente est la séduction, par le marketing et le design. Ces mesures, souvent utilisées en France, sont le plus souvent accompagnées de campagnes de communication et de sensibilisation (journée « sans voiture »).

Les recherches menées sur ce thème indiquent que les impacts sont faibles sur les comportements. Les sondages dépouillés dans le cadre de MOBISCOPIE<sup>125</sup> le montrent à propos de la journée sans voiture : son esprit est bien compris et remporte l'adhésion du grand public, mais les retombées comportementales sont faibles.

Selon Vincent KAUFMANN, les outils de séduction « *sont potentiellement intéressants pour accroître l'acceptabilité de certaines mesures, mais sont rarement utilisés dans ce sens. On attend de ces instruments des effets directs qu'ils sont rarement en mesure de produire sur le choix des moyens de déplacement* ».

#### 5.1.4. Pour quels résultats ?

L'auteur constate que, **malgré tous les outils mis en place, le trafic automobile ne diminue pas. On note une stabilisation là où les politiques publiques ont été les plus volontaristes, notamment par le biais de mesures de stationnement.**

Et donc, comme pour les modes de consommation durable en règle générale, la situation des transports urbains est paradoxale. **On observe une volonté politique de réduire les usages urbains de l'automobile, on légifère et on investit dans les infrastructures de transports publics, mais on constate que les résultats sont mitigés.** Les efforts ne semblent pas susciter des reports considérables du public de l'automobile aux autres modes. Effectivement, dans la mesure où les stratégies actuellement mises en place (mesures cosmétiques, investissement dans les transports publics ou « ville avec et ville sans ») « *ne limitent pas vraiment l'usage de l'automobile, elles contribuent à légitimer des mesures de restrictions qu'il est de plus en plus difficiles de mettre en œuvre. Cette situation est explicable par l'ancrage des pratiques de déplacement dans les modes de vie*<sup>126</sup> ».

---

<sup>124</sup> KAUFMANN V. & BARBEY J. (2004), Politique des transports : un état des lieux de la recherche, Rapport final de recherche, Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

<sup>125</sup> Opinions des Français sur les déplacements urbains, 2001.

<sup>126</sup> KAUFMANN, V. (2008), Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR).

**Changer de moyen de transport nécessite de repenser l'agencement des activités de la vie quotidienne et remettre en question les routines.** Cette opération, relative au comportement, a un coût qui dépasse largement celui du changement de mode matériel puisque même lorsqu'il existe des alternatives à l'utilisation de l'automobile, ces solutions ne sont pas nécessairement adoptées. Et donc, **il faut non seulement développer une offre de services publics performants, mais aussi adopter un certain nombre de mesures complémentaires** concernant, par exemple, la planification urbaine, l'offre de logements ou l'offre routière en décourageant l'usage de la voiture à l'aide de mesures liées à la circulation ou au stationnement.

Et enfin, même si un consensus existe sur le fait que toutes ces mesures doivent être coordonnées, on constate rarement cette cohérence sur le terrain.

#### 5.1.5. Les trajets domicile - lieux de travail

Toujours dans le cadre de la mobilité durable, il est intéressant d'étudier plus spécifiquement différents instruments qui permettent d'améliorer les pratiques de mobilité vers le lieu de travail. Une étude réalisée à l'ULG en 2001 pour le compte des Services fédéraux des Affaires scientifiques, techniques et culturelles dans le cadre du Programme « Mobilité durable »<sup>127</sup> permet de donner quelques éclaircissements.

En premier lieu, l'équipe de recherche a dressé un inventaire des mesures existantes et potentielles susceptibles d'influencer les déplacements, aussi bien dans le domaine de l'aménagement du territoire, de la fiscalité, des avantages octroyés par l'employeur, de l'information et de la sensibilisation des infrastructures, de la réglementation du travail, etc. Parmi celles-ci, dix mesures ont été sélectionnées pour faire l'objet d'une évaluation particulière en termes d'acceptabilité, de faisabilité et d'efficacité, notamment sur base d'interviews.

Il en ressort que **la modification du comportement des individus en termes de déplacements et de choix modaux constitue aujourd'hui un des objectifs à atteindre pour garantir une mobilité durable** pour tous.

Pour y parvenir, il est convenu qu'une mesure prise isolément aura très peu d'impact, qu'il s'agisse de fiscalité, d'aménagement du territoire ou de tout autre domaine directement ou indirectement lié à la mobilité. Convaincre les gens de changer de comportement en matière de choix modal est un processus de longue haleine qui demande la **mise en oeuvre d'un ensemble de mesures** allant dans la même direction. Cette mise en oeuvre nécessite impérativement une coordination aussi bien verticale, entre les différents niveaux de pouvoirs (national, régional et communal), que transversale, entre les différentes compétences au sein de chaque niveau. Les entreprises doivent également être impliquées et encouragées à jouer un rôle actif dans la mise en oeuvre de la politique.

En outre, **un changement significatif ne pourra être atteint que via un savant dosage entre des mesures incitatives et des mesures dissuasives** (la carotte et le bâton).

---

<sup>127</sup> ANDRE V., DURAND C., HEYLEN E., TRATSAERT K., BONIVER E., FRISSCHEN S. et JUPRELLE J. (2001), Etude des instruments influençant la mobilité engendrée par les générateurs de trafic, ULG.

Peter LOUKOPOULOS confirme cette hypothèse. Même si forcer le changement par des mesures coercitives peut parfois entraîner des effets indésirables supérieurs aux bénéfiques attendus, certaines stratégies plutôt incitatives et moins coercitives sont inefficaces pour réduire l'usage de la voiture car elles interfèrent avec les habitudes. Un consensus existe en matière de mobilité durable quant à la nécessité de mettre en place un package de mesures reprenant à la fois des « pull measures » (non-coercive measures) encourageant l'usage d'autres modes de transport (améliorer la qualité des transports publics) et des « push measures » (coercive measures) pour briser les habitudes (rendre très cher l'usage de la voiture ou interdire le stationnement)<sup>128</sup>.

Jean-Yves SALIEZ, Secrétaire général d'Inter-Environnement Wallonie, confirme dans un entretien à La Libre Belgique en janvier 2007 l'importance des mesures coercitives<sup>129</sup>. Alors qu'en 2006, plus d'un demi million d'immatriculations de voitures neuves ont été enregistrées en Belgique et que de 1996 et 2006, le nombre de voitures particulières en circulation dans notre pays a augmenté de 14,7 %, « *aujourd'hui, les politiques et partisans de la voiture ne parlent que d'incitants pour régler le problème de la voiture et de manière plus globale de l'enjeu écologique. Il serait temps que des réels choix, contraignants, changent le visage de nos cités. Que les politiques aient enfin une réelle vision de l'écologie et le courage de le dire : nous devons changer notre mode de vie, modifier nos comportements et privilégier les transports en commun. Ils doivent oser des mesures coercitives pour réduire la présence de la voiture : interdiction de certains modèles en fonction du tonnage, surtaxation de la deuxième ou troisième voiture d'un même ménage, réduction significative de places de parking, etc.* »

Selon les chercheurs de l'ULG, des mesures considérées comme « légères » (telles la mise en place de douches, de parkings vélos, l'organisation du covoiturage, etc) pourraient facilement faire l'objet de contraintes légales. En effet, bien que relativement faciles à mettre en oeuvre et n'impliquant pas de gros moyens financiers, ces mesures sont souvent négligées. Le fait de les rendre obligatoires éviterait qu'elles ne soient systématiquement oubliées.

Par contre, **d'autres mesures coercitives demanderont une volonté et un courage politiques proportionnels à leur degré d'impopularité**. Et étonnement, l'étude fait apparaître une différence entre le nord et le sud du pays. Il semble qu'en Flandre, les mentalités vont dans le sens d'une meilleure acceptation de certaines mesures dissuasives.

#### 5.1.6. L'acceptabilité des mesures coercitives

Le concept d'acceptabilité est particulièrement important lorsque l'on souhaite implémenter une nouvelle politique, surtout dans nos sociétés démocratiques.

Selon J. SCHADE et B. SCHLAG, une acceptabilité insuffisante peut avoir des conséquences sérieuses sur la mise en place d'une politique puisque d'une part une forte résistance du public peut empêcher son implémentation mais aussi pour les personnalités politiques qui veillent à leur future réélection<sup>130</sup>.

<sup>128</sup> LOUKOPOULOS P. (2005), Future urban sustainable mobility : implementing and understanding the impacts of policies to reduce automobile usage, Department of Psychology, Goteborg University, Sweden.

<sup>129</sup> La Libre Belgique, 19 janvier 2007, "Sale voiture propre !".

<sup>130</sup> SCHADE J. & SCHLAG B. (2003), Acceptability of pricing reform, Dresden University of Technology, Allemagne.

En particulier dans le domaine de la mobilité, l'introduction de mesures économiques (« road pricing » : taxes sur le fuel, redevances de stationnement, péages) peut conduire à la résistance de différents groupes par le biais de boycotts, sabotages et manifestations. **L'acceptabilité de l'implémentation d'une politique peut donc avoir une influence majeure sur son efficacité et sur le maintien du système.**

Comme le démontre également le sondage repris plus haut réalisé par l'Office Fédéral de Statistiques de Suisse, le degré d'acceptabilité par le public des mesures tarifaires (stationnement payant, péage urbain, « macaron ») sur les transports est faible. Les seuls outils tarifaires qui rencontrent actuellement l'approbation du grand public est la taxe poids lourd, le P+R et le macaron pour le stationnement résidentiel<sup>131</sup>.

L'étude TRANSPRICE<sup>132</sup> réalisée par l'Union européenne en 2000 sur le degré d'acceptabilité des mesures de mobilité confirme cet aspect :

- 96 % des citoyens sondés sont favorables à une amélioration des transports publics et 92 % à la mise en place de park and ride ;
- 81% sont opposés à la réduction des endroits de stationnement, 84 % sont opposés à l'augmentation des redevances de stationnement ou à la tarification par cordon et 91 % sont opposés à une tarification basée sur la distance ;
- 41 % seulement sont opposés à l'instauration de restrictions d'accès à certaines zones (centre-ville par exemple).

**L'étude démontre clairement que les mesures non-coercitives sont mieux acceptées que les mesures coercitives, à l'exception étonnante des limitations d'accès.**

Jens SCHADE et Bernhard SCHLAG relèvent plusieurs facteurs qui influencent le degré d'acceptabilité d'une mesure<sup>133</sup> :

- la « perception du problème environnemental » : un haut niveau de prise de conscience du problème va augmenter l'acceptabilité des mesures proposées,
- « l'efficacité » de la mesure : la croyance dans la capacité d'une mesure à atteindre ses objectifs est un facteur de l'acceptabilité,
- « l'équité sociale » de la mesure, par exemple, pour un instrument économique, la redistribution de la recette engrangée. Ce facteur est particulièrement important et touche à la répartition des impacts environnementaux et des actions orientées vers la protection de l'environnement dans une société en tenant compte du prisme des catégories sociales,
- enfin, la « norme sociale » est selon les auteurs le déterminant le plus important : plus la pression sociale est haute, plus l'individu accepte la solution proposée.

Il faut donc veiller lorsque l'on met en place une politique publique, en particulier de nature contraignante, à tenir compte des déterminants influençant l'acceptabilité de la mesure. Comme cela a déjà été mentionné, des instruments d'information peuvent être pertinents pour améliorer la perception du problème ou pour rassurer les groupes-cibles quant à l'efficacité de la mesure ou de ces impacts.

---

<sup>131</sup> KAUFMANN V. & BARBEY J. (2004), Politique des transports : un état des lieux de la recherche, Rapport final de recherche, Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

<sup>132</sup> UE – Projet TRANSPRICE 2000

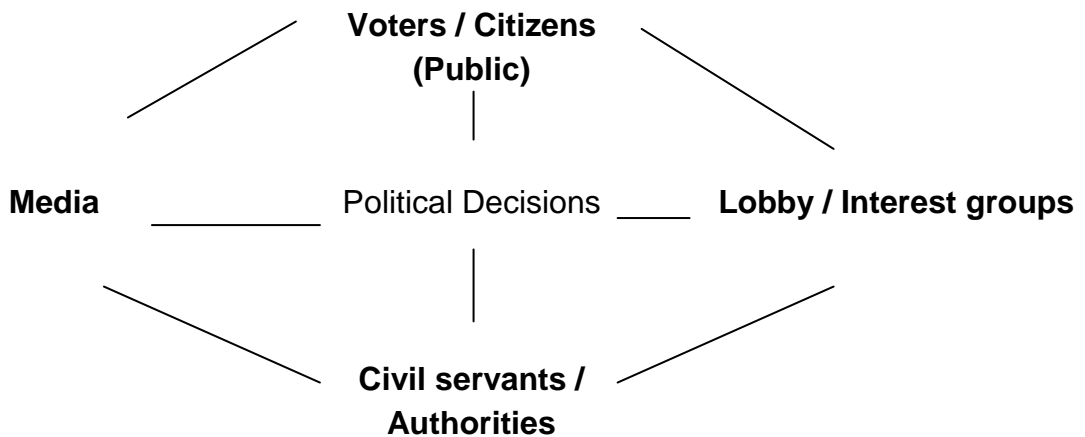
<sup>133</sup> SCHADE J. & SCHLAG B. (2003), Acceptability of pricing reform, Dresden University of technology, Allemagne.

### 5.1.7. Le « courage » politique

Il s'agit d'un autre élément essentiel lorsque l'on aborde les instruments de l'action publique, en particulier les instruments relevant de la contrainte.

Selon Jens SCHADE et Bernhard SCHLAG, les décisions politiques doivent prendre en compte aussi bien les intérêts et les opinions des différents groupes sociaux que les intérêts des décideurs eux-mêmes, et les relations entre ces groupes sont complexes et dynamiques. Ces deux auteurs soutiennent que l'intérêt principal des décideurs n'est pas le programme politique mais plutôt la maximisation des voix électorales en vue de leur(s) prochaine(s) réélection(s) ou nomination(s) à des fonctions lucratives<sup>134</sup>.

Le graphique suivant résume les pressions auxquelles sont soumis les décideurs, notamment en matière de mobilité urbaine et interurbaine. Ce tableau peut également s'appliquer aux modes de consommation et de production durables en règle générale.



*SCHADE J. & SCHLAG B. (2003), Acceptability of pricing reform, Dresden University of technology, Allemagne.*

Une mesure sera donc adoptée ou non en fonction du degré d'acceptabilité par le groupe-cible subissant les inconvénients, des pressions exercées par le groupe-cible bénéficiaire mais aussi des objectifs de maximalisation des voies électorales par le décideur.

Ces notions d'acceptabilité et de courage politique complètent donc les quatre attributs cités par LINDERS et PEETERS lors de l'examen de la 3<sup>ème</sup> typologie (connotation idéologique, intensité des ressources, risque politique encouru et qualité du ciblage).

<sup>134</sup> SCHADE J. & SCHLAG B. (2003), Acceptability of pricing reform, Dresden University of technology, Allemagne.



## 5.2. L'éco-bonus/éco-malus en Région wallonne

### 5.2.1. Contexte

Toujours parmi les instruments utilisés en matière de mobilité durable, une des mesures fiscales mise en place dernièrement par la Région wallonne (entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2008) concerne, selon la brochure informative, « *la création d'un incitant pour les wallonnes et les wallons qui achètent un véhicule automobile à faibles émissions* », appelé « eco-bonus ».

Il s'agit d'une prime accordée lorsqu'une personne physique acquiert un véhicule qui émet moins de CO<sub>2</sub> que la moyenne du parc automobile national ou remplace son véhicule par un autre qui émet moins de CO<sub>2</sub>. Par contre, et c'est écrit en plus petit, si son comportement n'est pas respectueux de l'environnement, elle devra payer un « eco-malus ».

Pour l'**éco-bonus**<sup>135</sup>, on compare le niveau d'émissions CO<sub>2</sub> du véhicule acquis soit au niveau moyen d'émissions de CO<sub>2</sub> du parc automobile belge (système dit de la 1<sup>ère</sup> immatriculation), soit au niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule que la personne physique détenait antérieurement (système dit du remplacement de véhicule). Si le véhicule acquis présente un niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> inférieur au niveau moyen fixé par le décret à 145 g/km ou au niveau d'émissions de l'ancien véhicule, une prime variant de 100 à 1000 € est attribuée automatiquement sur base des informations que la Région reçoit du service d'immatriculation des véhicules.

Par contre, le propriétaire devra, en plus de la taxe de mise en circulation, s'acquitter d'un **éco-malus**<sup>136</sup> de 100 à 1000 € si le véhicule acquis émet plus de 195g de CO<sub>2</sub>/km ou possède un niveau d'émissions supérieur à l'ancien véhicule.

Cette politique régionale complète une mesure fédérale qui prévoit que les propriétaires de véhicules qui rejettent moins de 105 grammes de CO<sub>2</sub> par km peuvent bénéficier d'une réduction de 15% sur le prix d'achat, avec un montant maximum de 4.540 euros.

Selon l'exposé des motifs du projet de décret, cette politique s'insère dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques et l'outil doit constituer un « incitant éco-fiscal » avec pour objectif d'améliorer le niveau des émissions émises et de contribuer au rajeunissement du parc automobile. Selon l'exposé du Ministre compétent devant le Parlement wallon, l'éco-malus doit constituer une sanction pour la personne qui décide d'acquérir un véhicule plus émetteur de CO<sub>2</sub> que le précédent. Ce bonus/malus permettra de « *réduire le prix d'achat des véhicules écologiques, responsabiliser le consommateur, accélérer le renouvellement durable du parc automobile et stimuler l'innovation technologique des constructeurs en les encourageant à cibler leur offre sur les produits les plus propres* ».

---

<sup>135</sup> Décret de la Région wallonne du 17 janvier 2008, MB du 19 février 2008.

<sup>136</sup> Décret de la Région wallonne du 5 mars 2008, MB du 12 mars 2008.

### 5.2.2. Analyse de l'instrument

Selon la typologie de Evert VEDUNG, il s'agit d'un instrument économique qui peut être de type carotte (prime) ou de type bâton (taxe d'orientation) en fonction du comportement adopté. Selon la classification de DOERN et PHIDD, il s'agit pour l'éco-bonus d'une incitation économique positive (expenditure) dont le niveau de contrainte est plus faible que les règles prescriptives du type interdictions, obligations et autorisations et pour l'éco-malus d'un instrument de régulation de type taxe (regulation).

Cet instrument laisse une marge de manœuvre et d'appréciation importante pour adapter le comportement aux objectifs de la politique publique. Le consommateur peut soit adopter un comportement écologique, récompensé par une prime, soit ne pas l'adopter et payer la taxe.

Cependant, comme nous l'avons précédemment, le *niveau d'implémentation* est capital pour déterminer le niveau de contrainte. Dans le cas présent, on peut se poser la question de savoir si le montant de la prime ou de la sanction est suffisamment important pour influencer le choix des consommateurs puisque la « sanction » varie entre 100€ pour les véhicules de plus de 196 gr Co2/km à 1000 € pour les véhicules de plus de 255 gr Co2/km. La « prime » se situe entre 1000 € pour les véhicules de moins de 105 gr Co2/km et 100 € pour les véhicules ayant des émissions de 136 et 145 gr Co2/km. A noter en outre que les voitures de société ne sont pas concernées par cette mesure.

A mon estime, l'outil peut être considéré comme peu contraignant, même si cela doit relativisé en fonction du niveau de revenus de l'acquéreur. Et pourtant, selon Vincent SEPULCHRE, « *le système de l'ecobonus ecomalus en Région wallonne s'est révélé être un instrument redoutablement efficace. En un an, le grammage moyen des immatriculations au sud du pays a baissé de 6 à 8 gr de CO2<sup>137</sup>* ». Il propose néanmoins une réforme de ce système en étant plus dissuasif et en réduisant la partie bonus.

Ce même mécanisme a été mis en place en France sur base des montants suivants :

- bonus situé entre 200 € et 5.000 € pour les véhicules émettant au plus 130 gCO2/km ;
- malus compris entre 200 € et 2.600 € pour les véhicules émettant plus de 160 gCO2/km.

On peut considérer que l'instrument est plus contraignant en France puisque les montants bonus ou sanction appliqués sont fortement supérieurs aux taux appliqués en Région wallonne. Selon le Ministre français de l'Environnement<sup>138</sup>, les « *effets du bonus-malus écologique sur les ventes de véhicules sont majeurs* ». Les ventes de véhicules émettant moins de 130 gCO2/km ont progressé de 45 % sur l'année 2008 par rapport à l'année 2007 et les ventes de véhicules émettant plus de 160 g CO2/km ont baissé de 42 % sur la même période.

Cependant, il faut rester prudent quant à cette analyse car les résultats obtenus pourraient en partie être imputables à d'autres facteurs tels que la hausse des prix du carburant ou à une politique sévère de contrôle de vitesse, comme c'est le cas en France depuis quelques années.

En outre, se pose également la question de la persistance du changement car qu'en sera-t-il du comportement des consommateurs si un jour cette politique est abandonnée ?

---

<sup>137</sup> Le Soir, 29/07/2009, « Une taxe CO2, l'idée française »

<sup>138</sup> Une nouvelle fiscalité environnementale au service de la croissance, publication du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

### 5.3. La directive « eco-conception »

#### 5.3.1. Contexte

La directive 2005/32/CE « eco-conception » du 6 juillet 2005 constitue une directive-cadre applicable à tout produit utilisant de l'énergie. Elle contribue à intégrer dans la conception des produits l'approche "cycle de vie", l'un des principes de base de la politique intégrée de produits.

La lecture de la proposition de directive du 1<sup>er</sup> août 2003 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'éco-conception applicables aux produits consommateurs d'énergie<sup>139</sup> permet de comprendre la volonté de l'Union européenne en la matière. En premier lieu, la fixation d'exigences applicables aux produits consommateurs d'énergie commercialisés dans la Communauté permet de proposer des règles harmonisées au niveau communautaire, empêchant ainsi la création d'éventuels obstacles aux échanges. Il s'agit d'un premier objectif à vocation économique.

Ensuite, selon le législateur, plusieurs études ont démontré que la réglementation est un moteur pour les activités d'éco-conception, en particulier parmi les PME : « *l'action législative est nécessaire pour stimuler, chez les fabricants, la bonne intégration des considérations environnementales dans leur processus de conception* ». La promotion de l'innovation serait ainsi poursuivie par la mise en place de nouvelles réglementations.

Enfin, la méthodologie appliquée veut que, sauf adoption de mesures d'exécution, aucune obligation juridique ne découle de la directive-cadre pour les fabricants. La directive ne crée donc pas d'obligations immédiates mais permet d'établir rapidement des exigences d'éco-conception sur la base d'une analyse technique et économique. Un produit est soumis à mesures d'exécution uniquement s'il représente un volume de ventes important sur le marché de l'Union européenne et s'il a un fort impact environnemental au niveau européen. **Les effets sur les fabricants, les consommateurs et l'environnement sont le résultat des mesures d'exécution qui doivent être arrêtées par la Commission.**

Pourquoi cette méthode ?

Selon le législateur, jusqu'à présent et dans la plupart des cas, les exigences en matière de performance environnementale des produits ont été introduites par des mesures législatives contraignantes. Certains secteurs de l'industrie ont fait part de leur préférence pour la conclusion d'accords volontaires, méthode qui a enregistré des résultats particulièrement positifs dans le domaine de l'efficacité énergétique.

Les accords volontaires peuvent présenter certains avantages par rapport à la réglementation qui fixe des normes contraignantes. Ils peuvent permettre des progrès rapides en raison d'une mise en oeuvre immédiate et efficace en termes de coûts. Il ne faut pas nécessairement attendre l'élaboration de méthodes d'essai reconnues, comme ce serait le cas pour une mesure réglementaire. Ils permettent une évolution souple et adaptée aux options technologiques et aux sensibilités du marché. Le législateur constate que l'auto-églementation n'est toutefois pas contraignante pour l'ensemble des acteurs du secteur (il peut y avoir des resquilleurs) et qu'elle

---

<sup>139</sup> COM(2003) 453

ne peut pas, à l'inverse de la législation, être imposée par les Tribunaux. Il n'est donc pas possible d'en garantir le respect.

L'adoption d'une directive-cadre relative aux exigences en matière d'éco-conception doit renforcer l'impact de l'auto-réglementation mise en place par l'industrie, en arrêtant des mesures d'exécution dans le cas où il serait évident que trop de « resquilleurs » ne partageraient pas les mêmes objectifs d'amélioration de l'environnement. **La Commission fait donc clairement le choix de faire confiance aux entreprises par le biais de mesures volontaires, mais agit la possibilité de réglementer si l'outil ne fonctionne pas ou présente des lacunes.**

En 2008, ce système a été étendu suite à l'adoption du « Plan d'action pour une Consommation et une Production Durables » (ou plan d'action SCP) afin de « *constituer la pierre angulaire d'une politique environnementale intégrée et durable relative aux produits* ». Cette refonte, réalisée, par le biais d'une nouvelle directive<sup>140</sup>, élargit la fixation de normes environnementales minimales à une série plus large de produits, c'est-à-dire à l'ensemble des produits liés à l'énergie et plus seulement « *à tout produit utilisant de l'énergie* ».

### 5.3.2. Les ampoules à incandescence

En février 2009, la Commission a adopté une mesure d'exécution<sup>141</sup> de la directive « éco-conception » en se prononçant en faveur du retrait progressif des ampoules à incandescence, à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2009 jusqu'à 2012 en fonction de la puissance. Le règlement définit des exigences en matière d'efficacité énergétique, de fonctionnalité mais aussi d'informations relatives au produit pour les lampes à usage domestique.

Selon Andris PIEBALGS, membre de la Commission chargé de l'énergie, « *cette mesure sans précédent donne un signal clair quant à l'engagement de l'UE pour atteindre ses objectifs en matière d'efficacité énergétique et de protection du climat. En remplaçant les lampes du siècle dernier par des technologies plus performantes, les ménages européens conserveront la même qualité d'éclairage tout en économisant de l'énergie et de l'argent, et en émettant moins de CO2*<sup>142</sup> ». Par la substitution des ampoules « ordinaires » par des ampoules économes en énergie, les citoyens de l'UE économiseront près de 40 TWh (approximativement la consommation en électricité de la Roumanie ou celle de 11 millions de ménages européens) et permettront de réduire les émissions de CO2 d'environ 15 millions de tonnes par an<sup>143</sup>.

Les consommateurs auront encore le choix entre des lampes fluorescentes compactes longue durée qui permettent les économies d'énergie les plus importantes (jusqu'à 75 % d'économie d'énergie par rapport aux lampes à incandescence) et des lampes halogènes efficaces dont la qualité d'éclairage est tout à fait équivalente à celle des ampoules à incandescence et qui permettent entre 25 et 50 % d'économies d'énergie.

---

<sup>140</sup> COM/2008/0399

<sup>141</sup> Règlement (CE) n°244/2009 de la Commission du 18 mars 2009 mettant en œuvre la directive 2005/32/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences relatives à l'écoconception des lampes à usage domestique non dirigées (JO L 76 du 24 mars 2009).

<sup>142</sup> Service presse de la Commission, IP/05/427, 13 avril 2005.

<sup>143</sup> Les États membres approuvent l'abandon progressif des ampoules à incandescence d'ici à 2012, Europa Press, IP/08/1909, 08/12/2008.

### 5.3.3. Analyse de l'instrument

La directive, et surtout ses mesures d'exécution, constituent un instrument réglementaire selon la typologie de Evert VEDUNG. Il s'agit d'un instrument juridique contraignant dès lors qu'une mesure d'exécution est adoptée. La contrainte s'exerce à la fois sur le producteur qui n'a plus la liberté de choisir seul les caractéristiques du produit mais doit respecter de nouvelles normes plus restrictives, mais aussi directement sur le consommateur qui voit son choix d'achat limité parmi une gamme de produits offrant une meilleure efficacité environnementale.

Si on considère les travaux de Catherine ROUSSEAU et de Christian BONTINCKX en matière d'éco-produits<sup>144</sup>, cette méthode réglementaire répond aux souhaits des consommateurs qui estiment que tous les produits placés sur le marché devraient être respectueux de l'environnement et respecter des normes fixées et contrôlées par les pouvoirs publics.

La politique mise en place constitue un « package » qui est à la fois :

- très peu contraignant puisqu'il permet l'auto-réglementation par les acteurs privés, en l'absence de mesure d'exécution (self regulation)
- très contraignant en fixant des règles prescriptives dans le cas de l'adoption de mesures d'exécution (regulation).

L'outil est contraignant pour les producteurs puisqu'il est accompagné d'une sanction. Il existe en effet une « procédure de vérification aux fins de surveillance du marché ». Les autorités des États membres doivent procéder à l'essai d'un échantillon d'au moins vingt lampes du même modèle d'un même fabricant, prélevées de manière aléatoire, et en fonction des résultats, le modèle peut-être est considéré non conforme.

**Ce cas démontre que l'Union européenne a choisi de déployer une politique en augmentant progressivement le niveau de contrainte.** Elle a tout d'abord déterminé une directive-cadre fixant les grandes lignes et les objectifs à atteindre en autorisant l'auto-réglementation mais en se conservant la possibilité d'adopter des mesures d'exécution normatives (caractéristiques de produits) et contraignantes si les objectifs pouvaient ne pas être atteints ou si les enjeux (en termes de volume de ventes ou d'impact environnemental) devenaient trop importants.

Si l'on tient compte de la typologie de LINDERS & PEETERS pour justifier le choix de cet instrument, on peut considérer que :

- La « connotation idéologique » de l'Union européenne est plutôt libérale et devrait ne pas privilégier la fixation de normes et de régulation. Cependant, dans le cas présent, l'harmonisation des normes au sein du marché intérieur permet au contraire d'empêcher la création d'éventuels obstacles aux échanges et promouvoir l'innovation.
- Pour ce qui concerne « l'intensité des ressources », on peut penser que les ressources engagées par l'Union européenne sont relativement faibles puisque les contrôles doivent être réalisés par les États membres.

---

<sup>144</sup> ROUSSEAU C. & BONTINCKX Ch. (2003), Logiques d'attitudes et de comportements face aux éco-produits, CRIOC, Bruxelles.

- Enfin, le « ciblage » est clairement défini, les groupes cibles étant à la fois les producteurs et les consommateurs, et ne s'opposent pas à la mesure. Les producteurs ont sollicité l'intervention de l'Union européenne pour réglementer au niveau de produits après le constat que des resquilleurs ne pratiquaient pas l'auto-réglementation, ce qui pouvait fausser le marché. D'autre part, les consommateurs sont demandeurs d'une offre de produit présentant de meilleures caractéristiques environnementales afin de faciliter leur acte d'achat. Cette évolution réglementaire permet en outre une diminution des consommations énergétiques et par conséquent une économie financière pour les consommateurs.
- Le « risque politique encouru » est un critère plus difficile à définir. Sur base des éléments relatifs à la qualité du ciblage, on peut penser que le risque est faible.

Pour ce qui concerne l'acceptabilité de la mesure, aucun problème majeur n'est survenu étant donné que la directive est à la fois bénéfique pour l'environnement et pour le consommateur puisque les ampoules basse consommation permettent d'économiser de l'argent, de l'énergie et du CO2. Cependant, il faut mentionner qu'une controverse a existé concernant la teneur en mercure de ces ampoules. L'efficacité de la mesure a donc été en partie remise en cause, ce qui a pu égratigner légèrement son acceptabilité.

## 5.4. La taxe sur le CO2 appliquée aux combustibles : l'exemple de la Suisse

### 5.4.1. Contexte

Au niveau européen, le Conseil et la Commission européenne se sont prononcés depuis le début des années 90 pour le recours à des taxes environnementales, notamment sur les produits énergétiques. A ce jour, bien que le principe du « pollueur payeur » soit inscrit dans le Traité de l'Union européenne, une introduction pratique de la fiscalité environnementale n'a pu être opérée dans les textes parce que les initiatives fiscales doivent être décidées à l'unanimité.

Parmi les différentes possibilités à envisager, la Commission européenne a notamment émis la proposition d'introduire une taxe CO2/énergie en tant qu'élément d'une politique climatique européenne, perçue sur tous les produits énergétiques, à l'exception de l'énergie renouvelable. La proposition n'a pas été adoptée suite à l'attitude de refus de certains Etats membres de céder les compétences fiscales et la forte résistance de l'industrie recourant à l'énergie de manière intensive. D'autres pistes de réflexion ont été lancées par l'Union européenne, comme une taxe sur le kérosène, des possibilités de taxer la pollution de l'air causée par les bateaux ou encore l'introduction d'une TVA verte.

En Suisse, une taxe CO2 a été introduite dans le cadre de la **loi fédérale du 8 octobre 1999 sur la réduction des émissions de CO2**<sup>145</sup>. Cette loi prévoit des objectifs de réduction d'émissions de CO2 de 10% d'ici à 2010 par rapport à 1990, à obtenir en en priorité au moyen de mesures librement consenties (mesures volontaires). Le Conseil fédéral avait prévu d'introduire au plus tôt en 2004 une taxe sur le CO2<sup>146</sup> s'il apparaissait que ces mesures librement consenties ne suffisaient pas.

Il a rapidement été constaté que les mesures librement consenties ne produisaient pas les effets attendus et qu'elles ne suffiraient pas à réaliser les objectifs fixés par la loi sur le CO2. C'est pourquoi, le 8 juin 2007, le Conseil fédéral a adopté une **ordonnance mettant en place une taxe sur le CO2 appliquée aux combustibles fossiles**<sup>147</sup>.

La taxe sur le CO2 est perçue depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 sur les combustibles fossiles (huile de chauffage, gaz naturel, charbon, coke de pétrole et autres combustibles fossiles) qui sont utilisés à des fins énergétiques. On entend par « combustibles » tous les agents énergétiques fossiles qui sont utilisés pour obtenir de la chaleur, pour produire de l'électricité dans des installations thermiques et pour faire fonctionner des installations de couplage chaleur-force. Elle n'est pas applicable aux combustibles non fossiles (bois, combustibles issus de la biomasse, déchets utilisés comme combustibles) ni aux produits fossiles utilisés à des fins non énergétiques (p. ex. comme lubrifiant ou pour la transformation pétrochimique). Elle est perçue par l'Administration fédérale des douanes.

En 2008, le taux de la taxe était de 12 francs (8 euros) par tonne de CO2 et si les objectifs de réduction ne sont pas atteints au cours des années suivantes, le montant de la taxe doit passer à 24 francs (16 euros) par tonne de CO2 au 1<sup>er</sup> janvier 2009 et à 36 francs (24 euros) par tonne de CO2 en 2010. Concrètement, la taxe sur le CO2 est passée de 12 à 36 francs la tonne à partir

---

<sup>145</sup> Loi sur le CO2, RS 641.71

<sup>146</sup> <http://www.bafu.admin.ch> – Confédération Suisse – Département de l'environnement (07/08/2009)

<sup>147</sup> Ordonnance sur la taxe sur le CO2 du 8 juin 2007 (Etat le 1<sup>er</sup> juillet 2007) - RS 641.712

du 1er janvier 2010. Cette hausse a été décidée car les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux combustibles n'ont pas diminué suffisamment entre 2007 et 2008<sup>148</sup>.

Selon le commentaire des articles, l'introduction de cette taxe doit provoquer une hausse des prix des énergies fossiles estimée entre 10 et 20%. Elle encourage ainsi une utilisation parcimonieuse des combustibles fossiles et un recours accru aux énergies produisant peu ou pas du tout de CO<sub>2</sub>. Elle rend également plus intéressants les investissements consentis pour mettre en œuvre des technologies plus efficaces<sup>149</sup>.

Pour le législateur, elle est considérée comme « une taxe d'incitation qui complète les mesures librement consenties, conforme aux principes de l'économie de marché et du pollueur-payeur ». En renchérissant les combustibles fossiles, elle incite les entreprises et la population à utiliser l'énergie de manière plus rationnelle et plus efficace et à privilégier des agents énergétiques qui émettent moins de CO<sub>2</sub> ou qui n'influencent pas le bilan de CO<sub>2</sub> (par exemple le bois)<sup>150</sup>. La taxe d'incitation doit provoquer des changements d'habitudes (meilleure aération, abaissement de la température des locaux, diminution de la consommation d'eau chaude). La hausse des prix doit influencer également sur les décisions d'investissement. Comme la taxe réduit les durées d'amortissement, il devient plus attrayant d'investir dans des installations de protection thermique et d'isolation et de remplacer des systèmes de chauffage par des techniques plus efficaces. Les énergies renouvelables deviennent ainsi plus compétitives.

En outre, les consommateurs ne réagissent pas de la même manière si la hausse des prix est perçue comme provisoire ou comme durable. Une hausse des prix exerce un effet incitatif quand les consommateurs estiment qu'elle sera durable et, selon le législateur, une hausse des prix due à l'introduction d'une taxe d'incitation prélevée par l'Etat est considérée comme durable. Les consommateurs réagiront rapidement et tiendront compte de l'augmentation des prix dans leurs décisions d'investissement.

Le produit de la taxe (estimé à estimées à quelque 650 millions de francs suisse) est redistribué à la population par l'intermédiaire des caisses-maladie, ainsi qu'aux entreprises en proportion de leur masse salariale. Le montant redistribué est le même pour tous. La taxe sur le CO<sub>2</sub> profite donc aux ménages dont la consommation de combustibles fossiles par personne est inférieure à la moyenne.

#### 5.4.2. Analyse de l'instrument

Les acteurs cibles sont, d'une part, les assujettis à la taxe, c'est-à-dire les fabricants, extracteurs et importateurs de combustibles commercialisés à des fins d'utilisation énergétique, mais aussi les consommateurs, par le biais du prix des énergies et par l'effet redistributif.

Pour le législateur, la taxe sur le CO<sub>2</sub> appliquée aux combustibles est « *un instrument incitatif conforme aux principes de l'économie de marché et du pollueur-payeur* ».

---

<sup>148</sup> <http://www.24heures.ch>, « La taxe CO<sub>2</sub> va tripler en 2010 », 19/06/2009

<sup>149</sup> Commentaires relatifs à l'ordonnance sur la taxe sur le CO<sub>2</sub>

<sup>150</sup> Message 05.057 du 22/06/2005 concernant l'approbation du montant de la taxe sur le CO<sub>2</sub> appliquée aux combustibles.



Si l'on applique la typologie de VEDUNG, il s'agit d'une **taxe** (instrument économique de type bâton) pour les fabricants/producteurs puisqu'ils sont taxés de manière différenciée selon le volume de CO2 émis lors de leur combustion. De par sa conception, la taxe sur le CO2 avantage les entreprises qui consomment peu d'énergie et, parmi elles, les sociétés de services. On pourrait aussi estimer qu'il s'agit d'un instrument économique de type carotte pour les consommateurs puisque la redistribution profite surtout aux ménages dont la consommation de combustibles fossiles par personne est inférieure à la moyenne.

Il s'agit également d'un **instrument de marché** puisqu'il a pour effet d'augmenter le prix des combustibles fossiles de façon durable.

Les fabricants ont l'obligation d'acquitter de la taxe sous peine de sanction. Selon la typologie de DOERN et PHIDD, il s'agit donc d'un instrument qu'il classe dans la catégorie « regulation » (de type « taxe ») dont le niveau de contrainte est important pour les entreprises au vu du montant exigé par tonne de CO2. Cependant, la contrainte est variable puisque les grands consommateurs d'énergie peuvent se faire exempter de la taxe s'ils s'engagent envers la Confédération à limiter leurs émissions. Le niveau de contrainte est plus faible pour la population et sera variable en fonction de l'évolution du prix des énergies.

Enfin, si l'on applique la typologie de LINDERS ET PEETERS, on peut tout d'abord prendre en compte la caractéristique de « l'intensité des ressources » : la taxe est perçue par l'administration des douanes et elle ne nécessite pas par exemple la création d'une nouvelle administration ou le dégagement de moyens importants pour la perception.

Le « risque encouru » défini en fonction du degré de visibilité publique des éventuels échecs et effets pervers est relativement faible. En effet, la Suisse s'est engagée dans le cadre du protocole de Kyoto de réduire ses émissions de 8% d'ici à 2012 par rapport au niveau de 1990. La Suisse se devait donc d'adapter sa législation de manière à atteindre les objectifs fixés en matière de politique climatique. Vu le mécanisme de redistribution mis en place favorisant l'acceptabilité, le risque d'échec est modéré.

Enfin, concernant la « qualité du ciblage », ce sont les entreprises qui subissent les effets négatifs, même si elles peuvent décider de limiter leurs émissions ou de viser des exemptions en s'engageant formellement à limiter leurs émissions. Les consommateurs subissent également les désagréments par le biais de l'augmentation du prix des énergies et peuvent également adapter leur comportement de consommation.

Sur base de tous ces éléments, il est plus facile de comprendre le choix opéré par la Confédération Suisse de mettre en place ce type d'instrument.

#### 5.4.2.1. La contrainte

La contrainte intervient « en second rang » puisque la taxe complète les mesures « librement consenties », c'est-à-dire des mesures laissées au libre choix des entreprises et déterminées par la loi sur l'énergie entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2000. L'Etat ayant constaté que les mesures volontaires n'avaient pas d'effets suffisants, il a choisi d'augmenter le niveau de contrainte en passant à une taxe d'orientation. En outre, le montant de la taxe est progressif si les objectifs de réduction ne sont pas atteints. La contrainte est donc croissante.

Pourquoi le choix de la contrainte ?

Selon Conseiller fédéral Moritz LEUENBERGER, les conclusions du rapport du GIEC doivent mobiliser les Etats. « *Nous devons passer à l'ère des politiques contraignantes au niveau national et international* »<sup>151</sup>. Pour ce Conseiller fédéral, les projections indiquent qu'on ne peut pas seulement se contenter de mesures incitatives ou volontaires mais qu'il faut impérativement adopter des mesures et des politiques contraignantes.

#### 5.4.2.2. L'acceptabilité

Comme nous l'avons vu en matière de mobilité durable, l'acceptabilité d'une mesure est un facteur important. Dans le cas présent, la question de l'acceptabilité peut être étudiée de différents points de vue.

Au niveau de la « perception environnementale », les entreprises et citoyens sont aujourd'hui conscient de la problématique du réchauffement climatique dû aux émissions de CO<sub>2</sub>. Ensuite, pour ce qui concerne « l'efficacité perçue », le législateur tente de convaincre les entreprises et la population au niveau du commentaire des articles en affirmant qu'il a étudié les conséquences de l'introduction de ce type de taxe. Conscient des critiques émises à l'encontre de l'efficacité de ce type d'instrument, il annonce que « *selon différentes études, les conséquences macroéconomiques de la taxe restent marginales parce que le produit de la taxe est redistribué et, ensuite, parce que les entreprises qui consomment beaucoup d'énergie peuvent demander à être exemptées de la taxe* ». Et même, dans une perspective à long terme, « *la taxe sur le CO<sub>2</sub> devrait bénéficier à l'économie nationale. Comme la consommation de combustibles fossiles fléchira, la dépendance du pays vis-à-vis de l'étranger diminuera et, avec elle, la vulnérabilité aux fluctuations des cours du pétrole. Les retombées sur l'innovation seront positives* ». Ce faisant, il veille à améliorer l'acceptabilité de la taxe.

Enfin, le critère le plus important dans le cas présent est « l'équité sociale ». En effet, l'ensemble des recettes est redistribué aux entreprises et à la population. Pour les citoyens, les recettes sont redistribuées de manière uniforme à toutes les personnes domiciliées en Suisse. Ce mécanisme favorise les personnes qui ont une consommation de combustibles fossiles inférieure à la moyenne ainsi que les familles avec enfants.

Ce type de réglementation, d'un degré d'élaboration plutôt complexe, démontre que les politiques interviennent plutôt par « package » et qu'il est difficile de classer les instruments dans une seule catégorie. Les instruments relèvent de différentes catégories et le niveau de contrainte est variable selon l'endroit où l'on se place (population, entreprises de production, petit ou gros producteurs, etc).

---

<sup>151</sup> <http://www.news.admin.ch> (07/08/2009)

## 5.5. Conclusion

Cette analyse d'instruments a permis de mettre en pratique les concepts théoriques vus précédemment, notamment les trois typologies ainsi que la notion d'acceptabilité.

On constate tout d'abord que les instruments sont rarement introduits de manière isolée, à destination d'un seul destinataire mais qu'ils sont plutôt des éléments d'un package ayant des impacts à la fois sur le consommateur et sur le producteur. **La réalité instrumentale est plus complexe qu'il n'y paraît et elle ne peut pas totalement faire l'objet d'une classification ou de catégorisations plutôt exclusives.**

L'exemple de l'eco-bonus/éco-malus atteste qu'un instrument économique peut être efficace pour modifier des comportements d'achats. Il suscite cependant des interrogations quant à la persistance du changement de comportement dans le cas où cette politique est abandonnée.

Ensuite, l'exemple de la politique fiscale suisse et le cas des ampoules à incandescence démontrent que **des politiques coercitives sont rarement mise en œuvre en premier rang**. Le législateur opère souvent le choix de laisser la place aux mesures volontaires, en conservant la possibilité d'intervenir par la suite de manière plus contraignante si les objectifs risquent de ne pas être atteints ou si les enjeux le nécessitent.

L'analyse des théories de Vincent KAUFMANN confirme **l'importance du comportement du consommateur en sa qualité d'utilisateur**. Son approche s'oppose à la théorie du choix rationnel, ce qui démontre une nouvelle fois qu'il ne s'agit pas d'agir uniquement sur un seul facteur (prix ou temps de parcours) pour modifier les comportements. **Cette complexité du comportement nécessite** d'une part la mise en place cohérente de politiques transversales (logement, aménagement du territoire, transports publics, police, ...) et, d'autre part, **un savant dosage de mesures incitatives et coercitives**.

Dans le domaine de la mobilité durable, on relève également **le poids des routines** comme obstacles à un changement de comportement. Au vu de l'importance des impacts environnementaux et du fait que les automobilistes continuent de privilégier leurs propres intérêts au détriment de l'intérêt collectif, il semble qu'**il faut oser des mesures coercitives**.

Lorsque l'on aborde la question de la mise en œuvre de mesures plus coercitives, on ne peut passer à côté de la **notion d'acceptabilité**. Dans le cas de la taxe CO2 et des ampoules à incandescence, la contrainte porte majoritairement sur les producteurs, les consommateurs subissant peu d'inconvénients. Dans le cas de l'éco-malus, la question de l'acceptabilité ne pose pas réellement de problème puisque le niveau de la sanction n'est pas suffisamment élevé pour susciter de vives réactions. Par contre, pour susciter le report modal, les mesures réglementaires ou tarifaires qui touchent directement le consommateur et portent préjudice à sa liberté et à son confort suscitent des réactions qui peuvent avoir un impact négatif sur la mise en place et sur l'efficacité des mesures.

## 6. L'APPORT DE LA CONTRAINTE ?

### 6.1. La difficulté d'adopter des comportements durables

Dans le contexte dressé au premier chapitre de tensions entre satisfaction des désirs dans un univers marchand et recherche d'attitudes plus responsables, il peut paraître ambitieux de parier sur les capacités des consommateurs à repenser l'ensemble de leurs pratiques.

Outre la multitude d'obstacles que nous avons cités au chapitre 2, et notamment le piège des habitudes, le consommateur se retrouve souvent face à un **dilemme social** entre une solution de facilité qui égratigne la société dans son ensemble et une solution durable pour laquelle il doit payer un certain prix et dont les bénéfices de l'action ne sont pas visibles.

**Changer de pratiques pour qu'elles soient plus conformes au critère de durabilité coûte cher par le changement des habitudes et la charge mentale de cela implique.** Pour accepter ce coût, les entreprises peuvent entrevoir des gains financiers ou devoir se mettre en conformité avec une nouvelle réglementation. Par contre, les consommateurs ont rarement jusqu'à présent un avantage à changer leur comportement dans un sens plus favorable à l'environnement. Et même lorsque certains consommateurs, dotés de solides valeurs personnelles, font le choix d'un comportement plus responsable, ils peuvent être rapidement démotivés par le comportement de certains free-riders.

L'étude réalisée en 2001 par Brigitta GATERSLEBEN<sup>152</sup> - sur la question de savoir comment les ménages jugent les effets sur la qualité de vie des politiques publiques - établit dans le domaine des économies d'énergie que les efforts d'économies sont acceptables tant que l'on ne demande pas aux ménages d'abandonner le confort, la liberté ou le plaisir qui dérive de la consommation. Les citoyens acceptent de modifier quelques « easy behaviours » mais ils ne sont pas disposés à se débarrasser d'équipements, de réduire l'usage de la voiture, de vacances ou de nourriture. Ils sont même disposés à payer pour conserver leur confort, leur liberté ou leur plaisir plutôt que de diminuer leur qualité de vie dans l'objectif de réduire les impacts sur l'environnement.

Dans le contexte institutionnel et social actuel, il semble que les consommateurs ne sont pas disposés à faire les efforts nécessaires pour adapter leurs modes de vie vers plus de durabilité alors que les impacts environnementaux sont croissants.

De plus en plus, il apparaît que l'information et les incitants ne sont pas suffisants pour solutionner les problèmes de consommation et qu'il est temps pour changer les modes de vie, de mettre en place d'autres mesures décourageant fermement les comportements non durables.

---

<sup>152</sup> GATERSLEBEN B. (2001), Sustainable household consumption and quality of life : the acceptability of sustainable consumption patterns and consumer policy strategies, Int J. Environment and Pollution, Vol. 15, n°2, pp. 200-216.

## 6.2. Intervention de la puissance publique

L'introduction de la contrainte relève de la fonction régaliennne de l'Etat.

Selon Jean-Paul BOZONNET, celle-ci peut s'exercer par exemple par l'instauration de surcoûts (en modulant le prix par le biais des taxes), par un aménagement particulier (ajouter des sens interdits, réserver le centre-ville aux piétons) ou encore introduire des ressources (primes, déduction fiscale). L'introduction de ressources et de contraintes (la carotte et le bâton) permet de moduler l'accessibilité ou la disponibilité d'un bien environnemental selon les choix politiques<sup>153</sup>. Il s'agit des instruments économiques.

Un autre moyen, qui permet notamment d'enrayer le « free-rider », est d'introduire une règle qui énonce un interdit ou une obligation sous peine de sanction, comme par exemple d'interdire les déchets sur la voie publique ou obliger les particuliers à construire avec les normes HQE. Par ce biais, le citoyen vertueux n'est plus tenté par la défection puisqu'il obtient l'assurance que les autres agiront aussi pour le bien environnemental collectif du fait de l'obligation légale, et son action prend tout son sens. Celui qui aurait été tenté par le free-ride sera retenu par la crainte de la sanction. Il s'agit des instruments réglementaires.

Selon Doug McKENZIE-MOHR et William SMITH, utiliser la force de la loi pour réguler ou pour contrôler le comportement n'est pas toujours populaire, mais fonctionne parfois. Ils prennent l'exemple des interdictions de fumer dans les avions qu'il était impossible de faire respecter il y a une vingtaine d'années et qui sont aujourd'hui une pratique courante. Selon ces auteurs, **notre capacité à réguler les comportements est conditionnée à la volonté des individus à être régulés, c'est-à-dire à l'acceptabilité**<sup>154</sup>.

Jean-Paul BOZONNET se demande cependant pourquoi ces politiques publiques sont mises en place avec autant de timidité par les Etats ?

### 6.2.1. Pourquoi cette timidité ?

Comme le mouvement de dérégulation le laisse penser, les instruments de régulation (limite de vitesse, normes de produits, interdictions de produits, ...) n'ont pas reçu beaucoup d'attention à la fin du siècle dernier. Même si la législation est le « core business » des gouvernements, **l'OCDE estime que la réglementation directe dirigée vers le consommateur n'est pas une option réaliste pour des raisons d'acceptabilité, d'implémentation pratique et de coût du contrôle**<sup>155</sup>.

Quelques exemples existent pourtant tels que des mesures d'interdiction au niveau local d'utiliser de l'eau de distribution pour arroser le gazon durant certaines périodes, des interdictions d'accéder aux centres urbains avec son véhicules ou encore des limitations de vitesse pour les automobilistes en cas d'épisodes de pollution.

---

<sup>153</sup> BOZONNET J-P. (2007), De la conscience écologique aux pratiques, comment expliquer le hiatus entre pratiques environnementalistes et les comportements, PACTE, Institut d'Etudes Politiques de Grenoble.

<sup>154</sup> MCKENZIE-MOHR D. & SMITH W. (1999), Fostering sustainable behaviour, An introduction to community-based Social Marketing, New Society Publishers, Canada.

<sup>155</sup> OCDE (2002), Working party on national environmental policy, Policy case studies, Policies to promote sustainable consumption : an overview.

Les discussions concernant la question de limiter le choix des consommateurs en interdisant certains types de produits sont restées plutôt rares. Les gouvernements apparemment hésitent à intervenir de manière aussi drastique, sauf dans le cas des substances dangereuses (par exemple les jeux pour enfants) et qui posent des dangers directs sur la santé. Restreindre le choix des consommateurs pour un motif environnemental est plutôt considéré comme difficilement acceptable. Ces interventions de l'Etat introduisent des contraintes supplémentaires et sont par conséquent souvent mal accueillies par le public.

Et pourtant, selon l'OCDE, des politiques publiques bien planifiées qui limitent le choix individuel ne sont pas aussi controversées qu'on ne pourrait le penser. Le public peut accepter ce genre de mesures « *si les fonctionnalités du produit ou de l'infrastructure restent similaires ou même augmentent* »<sup>156</sup>. En effet, aucun consommateur ne va se plaindre d'avoir le choix entre de l'essence sans ou avec plomb ! Aucun consommateur ne va se plaindre de pouvoir acheter une télévision plus "propre" si le prix et les performances restent acceptables. On peut donc accepter le principe suivant : « *Intervene where the citizen expects government to do so* », c'est-à-dire dans le cas où toutes les parties concernées peuvent ressentir le besoin d'une intervention de l'Etat pour fixer clairement les règles : « *Like football-teams who, no matter how tough the match gets, fully realise that they need a referee* ».

#### 6.2.2. A quel niveau devrait intervenir la contrainte ?

Comme mentionné ci-dessus, dans le domaine des modes de consommation et de production, il est plutôt observé que les instruments de régulation sont le plus souvent appliqués sur les producteurs (normes de pollution, standard de produits) alors que les instruments économiques sont directement orientés vers les consommateurs. Les instruments d'information sont dirigés aussi bien vers les consommateurs (campagne d'information, éducation) que vers les producteurs (initiatives volontaires, labels).

Et pourtant, pour une meilleure efficacité, en particulier pour les instruments de régulation, il est préférable que les instruments interviennent tout au long du processus, c'est-à-dire au niveau de la production (standard de produits, responsabilité des producteurs, innovation), au niveau de la distribution (outil et méthode de management, voluntary agreements) et enfin directement sur le consommateur. Par exemple, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues à l'utilisation de la voiture, il est envisageable de limiter la vitesse (régulation sur le consommateur), établir des normes d'émissions sur les moteurs (régulation sur le producteur), effectuer des campagnes d'information auprès des conducteurs, offrir des alternatives à la voiture, etc.

Et même au-delà, Tim JACKSON<sup>157</sup> souligne l'importance au niveau du contexte institutionnel de l'existence de législation, de régulations et de normes de standard d'une part au niveau des produits mais aussi au niveau des médias. Il met particulièrement l'accent sur la nécessité d'intervenir sur la publicité et les pratiques marketing.

---

<sup>156</sup> OCDE (2002), Working party on national environmental policy, Policy case studies, Policies to promote sustainable consumption: an overview.

<sup>157</sup> JACKSON T. (2004), Motivating Sustainable Consumption, a review of evidence on consumer behaviour and behavioural change, a report to the Sustainable Development Research Network, University of Surrey.

Selon l'OCDE, une intervention en amont est généralement plus efficace. D'une manière générale, elle suggère que **l'intervention en amont par des instruments économiques et réglementaires ciblant les producteurs doit être renforcée pour réduire l'effort exigé des consommateurs**<sup>158</sup>. Cela éviterait aux pouvoirs publics d'aboutir à des mesures en faveur de la consommation durable devenues tellement complexes, en raison de la multiplicité des produits, qu'ils ne pourraient plus les gérer, mais aussi de devoir trop intervenir dans les choix de consommation. Les consommateurs ne devraient donc pas être la principale cible de ces mesures qui devraient plutôt viser les producteurs. **Les effets de l'intervention en amont se traduiraient pour les consommateurs par l'apparition de produits plus performants ou nouveaux (grâce à l'innovation) ou par des modifications des prix des produits existants.**

A cet égard, Catherine ROUSSEAU et Christian BONTINCKX<sup>159</sup> estiment qu'il n'est pas évident que les consommateurs choisissent délibérément un produit plus respectueux de l'environnement parmi d'autres car d'autres facteurs peuvent intervenir lors de la prise de décision et conduire à des choix moins bons pour l'environnement. Selon les consommateurs interrogés au sein des focus groupes dans le cadre du PADD II, les questions environnementales concernant les produits restent sous la responsabilité des autres acteurs de marché, principalement les producteurs. Tous les produits mis sur le marché devraient être respectueux de l'environnement et pour cela, respecter des normes fixées et contrôlées par les pouvoirs publics.

**Cependant, lorsque les effets sur l'environnement résultent surtout des modes d'utilisation des consommateurs** (par exemple, utilisation d'eau et d'énergie), **les interventions en amont** visant à accroître l'efficacité **peuvent ne pas être suffisantes pour annuler les effets d'échelle de la consommation**. Dans ce cas, d'autres mesures doivent être prises à l'intention des consommateurs.

Certains comportements identifiés comme « bons pour l'environnement » ne seraient pas adoptés spontanément et ne le seraient que dans un cadre contraignant « *je le fais si j'y suis obligé et si j'ai la garantie que tout le monde fait comme moi* ». Excepté la catégorie de consommateurs qui cherchent à se démarquer des autres par l'adoption de comportements plus écologiques, ou à réaliser le meilleur rendement au niveau du prix par exemple, les autres catégories ont besoin davantage de s'identifier à un groupe et d'agir dans le cadre d'une norme<sup>160</sup>.

En conclusion, les politiques publiques, et en particulier les plus contraignantes, peuvent d'une part porter sur les producteurs par des instruments économiques et réglementaires pour réduire l'effort exigé des consommateurs. Par contre, lorsque les effets sur l'environnement résultent surtout des modes d'utilisation par les individus, tel que l'usage de la voiture, de l'eau et de l'énergie, ou encore le tri des déchets, d'autres mesures doivent être prises à l'intention des consommateurs pour modifier le mode d'utilisation ou le choix de consommation.

---

<sup>158</sup> OCDE (2002), Vers une consommation durable des ménages, Tendances politiques dans les pays de l'OCDE, Synthèses.

<sup>159</sup> ROUSSEAU C. & BONTINCKX Ch. (2003), Logiques d'attitudes et de comportements face aux éco-produits, CRIOC, Bruxelles.

<sup>160</sup> idem

### 6.3. Le sentiment d'obligation : le cas du tri des déchets

#### 6.3.1. La place de la responsabilité

Marie-Paule KESTEMONT, Françoise BARTIAUX, Nadine FRASELLE et Vincent YZERBIT, suite à l'enquête réalisée dans le cadre du plan d'appui à une politique de développement durable<sup>161</sup>, estiment que « *le problème de l'information est intimement couplé au problème de l'obligation (ou non) à adopter un comportement responsable. Les indications existent en fait bel et bien sur les emballages, mais l'absence d'obligation à s'y référer [...] favorise inévitablement l'inattention qu'on leur porte* ».

En effet, certains ménages ne se sentent pas du tout concernés par la responsabilité de la pollution. « *Ils n'ont qu'à tous faire des bons emballages, hein!... Recyclables et tout !* ». **La responsabilité est au-dessus du consommateur.** Ce n'est pas à lui de changer de comportement, c'est aux firmes de s'arranger pour que ses choix ne soient en aucun cas nocifs. D'autres se reconnaissent une certaine responsabilité en tant que consommateur mais estiment que le changement de comportement passe par une notion d'obligation, de coercition : « *A partir du moment où on supprimera les bouteilles en plastique, les boîtes en carton et tout ça et qu'il n'y aura plus que des bouteilles en verre, et bien [forcément] on le fera !* ». Une autre personne questionnée estime que « *pour être très franc, je suis certain que notre façon de faire ne changera pas à moins que il n'y ait une autorité, je vais dire, qui nous y oblige* ». Il ne faudrait donc pas laisser le choix au consommateur. Ce choix serait d'ailleurs d'autant plus difficile à gérer, dans la direction d'un changement durable des comportements, qu'il se couple à un manque d'information sur les caractéristiques des produits ou de leur emballage.

Ces auteurs retiennent de cette analyse que la responsabilisation du consommateur vis-à-vis des achats qu'il effectue ne peut se concevoir sans une information accrue concernant son pouvoir réel à changer les choses à sa propre échelle individuelle. Cela limiterait ainsi la possibilité de se retrancher derrière les responsabilités - réelles mais pas exclusives - des industries.

#### 6.3.2. Les pressions externes et la crainte de la répression

Ces mêmes auteurs ont analysé plus en avant la question des « pressions externes » partant de l'hypothèse que **les personnes auront des conduites environnementales différentes en fonction de l'intensité de la pression externe qu'elles ressentent.** Pour ce qui concerne le recyclage des déchets, près des trois quarts des participants à l'enquête<sup>162</sup> disent la ressentir de manière importante : « *Ils nous ont forcés à le faire, parce que de nous-mêmes, on ne l'aurait pas fait.* »

L'« obligation » faite par les communes à leurs habitants de trier leurs déchets semble donc à première vue efficace. Il faut préciser car cette « obligation » communale n'en est pas toujours une. L'imposition est relative puisque rien n'est vraiment obligatoire, mais le coût encouru par un comportement non sélectif est un facteur souvent suffisant pour entraîner la décision de trier les ordures ménagères. La perception d'une forte pression au recyclage conduit effectivement à la mise en œuvre d'un comportement de tri.

<sup>161</sup> KESTEMONT M-P., BARTIAUX F., FRASELLE N. et YZERBIT V. (2001), Point d'ancrage pour une politique de Développement durable : Production et Consommation, Plan d'appui à une politique de développement durable, Contrat n°HL/DD/021.

<sup>162</sup> 3.780 ménages, soit 7.028 adultes, en Régions bruxelloise, flamande et wallonne.



La pression joue d'une façon plus marquée sur les comportements qui sont a priori difficiles à poser : le tri des tétabrikues, des bouteilles en plastique et de déchets alimentaires bénéficie largement de l'introduction d'une certaine pression. Selon Françoise BARTIAUX<sup>163</sup> lorsque les individus reçoivent une faible pression, ils trient d'autant plus qu'ils ont un haut niveau d'éducation. Par contre, lorsqu'ils subissent une forte pression, tous les ménages ont le même résultat pour ce qui concerne le tri. Et donc, la perception d'une pression externe joue un rôle important pour influencer tous les ménages à trier leurs déchets, à condition que la « logistique » permettant d'effectuer le tri soit accessible.

La crainte de la répression est également un facteur entourant ce sentiment d'obligation. Dans le cadre de la collecte sélective, elle prend une forme économique : le risque de l'amende. **Certains trieurs le font, non pas par conviction écologique ou par la force d'un sentiment civique, mais parce qu'ils seraient punissables si « on » venait à trouver un contenu irrégulier à leurs poubelles.** Et, en termes de sanction, le gendarme en question n'est pas forcément celui qu'on croit : pour certains, bien plus qu'une amende, c'est la perspective de se voir rester avec ses déchets non collectés. L'argument financier n'est donc pas forcément vécu comme étant le plus contraignant.

### 6.3.3. Les effets

L'équipe de recherche constate que c'est quand l'incorporation est en train de se mettre en place que la pénibilité est maximale. Le tri est alors être vécu comme quelque chose d'imposé, donc désagréable. **Mais, petit à petit, l'incorporation fait son travail et les gestes deviennent habitudes. Et une fois que « le pli est pris », lorsqu'on a pris de nouvelles habitudes, la contrainte disparaît**<sup>164</sup>. Le sentiment de faire quelque chose de bien remplace celui de l'imposition de la tâche, la complication des nouveaux gestes se trouve relativisée par la satisfaction qu'ils procurent. Et finalement, « l'imposition » communale oblige à changer les habitudes et donc les comportements. Car on ne peut pas quotidiennement répéter une action qui serait en total désaccord avec nos convictions les plus profondes. Notre devoir de cohérence identitaire (notion de dissonance cognitive) nous impose des manières de faire en accord avec nos manières de penser. **L'imposition peut alors se vivre comme un coup de pouce nécessaire à un changement de comportement et bénéfique à un changement de mentalité.**

Les auteurs tempèrent cependant en mentionnant qu'il est simpliste de croire que le risque de sanction est un moyen suffisant au changement de mentalité profond indispensable à la bonne réalisation des pratiques sélectives. L'obligation s'avère sans doute nécessaire mais elle n'est cependant certainement pas suffisante si on ne lui donne pas les moyens de conduire à une prise de conscience de sa nécessité. En effet, le manque d'information mène au doute, qui mène lui-même à un laisser-aller dans le tri.

En conclusion, même si un nouveau comportement est d'autant plus difficile à mettre en place qu'il l'est sous le poids d'une obligation externe et non pas d'une conviction profonde d'agir pour un mieux, il apparaît qu'un comportement vécu comme obligatoire et négatif est petit à petit positivé de façon à permettre une adéquation entre les gestes à produire et les convictions profondes qui les motivent.

---

<sup>163</sup> BARTIAUX F. (2007), "Greening some consumption behaviours: do new routines require agency and reflexivity?", in *Sustainable Consumption, Ecology and Fair Trade*, E. Zaccāi (ed.), London, Routledge (Environmental Politics), pp. 91-108.

<sup>164</sup> KESTEMONT M-P., BARTIAUX F., FRASELLE N. et YZERBIT V. (2001), Point d'ancrage pour une politique de Développement durable : Production et Consommation, Plan d'appui à une politique de développement durable, Contrat n°HL/DD/021.

Selon Françoise BARTIAUX, la perception du sentiment d'obligation par le consommateur a été le meilleur prédicteur du tri des déchets en Belgique de 1997 à 2000<sup>165</sup>. En effet, **la perception d'une obligation libère de devoir faire des choix difficiles**. Et les individus trouvent facilement pas la suite des justifications a posteriori non liées à l'environnement mais liés à ce qui est important pour eux. Mais ce sentiment d'obligation doit être soutenu par des services et infrastructures publics et par la peur d'une sanction.

Le sentiment d'obligation paraît être une solution, à condition qu'il soit accompagné de services et d'infrastructures, par la peur d'une sanction et par une information correcte.

#### **6.4. Une autre approche : la théorie de l'engagement**

Robert-Vincent JOULE et Jean-Léon BEAUVOIS<sup>166</sup> partent du principe que l'on peut parvenir à changer les mentalités et comportements sans recourir à la séduction, la persuasion ou l'autorité. Ils estiment que l'autorité est incontestablement efficace pour peser sur les comportements puisqu'il suffit le plus souvent d'ordonner pour être obéi. Cependant, **l'autorité a ses limites car les comportements obtenus autoritairement ne débouchent pratiquement jamais sur les modifications d'idées, d'opinions ou de motivations susceptibles de les garantir**.

Selon ces auteurs, différentes techniques permettent d'amener les individus à adopter des comportements et il faut qu'ils pensent agir selon leurs propres convictions et non sous l'effet de la contrainte.

Les « *procédures de soumission librement consentie* » permettent d'amener les individus à réaliser librement des actes qu'ils n'auraient pas réalisés spontanément. Par exemple, la technique du pied dans la porte permet d'obtenir préalablement une action peu coûteuse pour obtenir dans un second temps une action plus coûteuse. En recourant à ces techniques (effet de gel, amorçage, pied dans la porte), il est possible de donner l'impression aux individus concernés qu'ils sont les auteurs de certaines décisions. De cette manière, une personne pourrait modifier son comportement, ses objectifs et ses choix avec le sentiment d'être responsable de ces modifications.

Ensuite, selon la « *théorie de l'engagement* », pour que l'acte soit réellement « engageant », il faut qu'ils soit visible (public), explicite et ait de l'importance. Il faut aussi que les raisons de l'acte posé soient d'ordre interne, c'est-à-dire en fonction de nos motivations propres, de nos désirs. Les actes commis par crainte d'une punition ou la recherche d'une récompense seront peu engageants. Sans entrer dans les détails, la théorie de l'engagement permet de penser qu'amener les gens à poser un acte au début peu coûteux de consommation durable pourrait augmenter la force de l'engagement vis-à-vis de la consommation durable et, dans la foulée, créerait un terrain propice à l'émission d'autres comportements responsables tout aussi coûteux, voire davantage.

---

<sup>165</sup> BARTIAUX F., *Changer les comportements individuels liés à l'énergie : problématiques et instruments politiques*.

<sup>166</sup> BOULANGER P-M. & LUSSIS B. (2005), *Les barrières internes à l'efficacité énergétique : l'apport de la psychologie sociale*, Institut pour un Développement Durable, Ottignies et JOULE R-V & BEAUVOIS J-L (2002). *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble.

Ce modèle de l'engagement fait partie d'une nouvelle pratique que l'on appelle le « *Community-Based Social Marketing* » et dont l'objet vise le changement de comportement, dans un objectif non pas commercial mais plutôt pour la réalisation de buts collectifs comme celui de la protection de l'environnement. Cette approche psychosociale accorde une importance considérable aux normes sociales qui peuvent influencer les comportements par l'imitation (d'un modèle) ou par l'obéissance (commandée par la peur de la réprobation ou par la recherche d'une approbation). Mais il serait plus efficace pour obtenir le respect d'une norme de tabler sur le comportement d'imitation que sur l'obéissance. **Cette dernière n'est efficace que pour autant que les carottes et les bâtons qui la garantissent restent actifs. Une fois disparus, l'obéissance a tendance à diminuer considérablement**<sup>167</sup>.

Par contre, la tendance à se conformer aux normes d'un groupe et à imiter un modèle est plus robuste, plus stable. Mais la norme doit avoir été « intériorisée », elle doit correspondre à ce que les gens considèrent comme la « bonne façon d'agir ».

La question se pose alors d'assurer **la persistance du changement de comportement**. Lorsque le Gouvernement actionne des instruments de contrôle direct, tels que par exemples les taxes et amendes, il peut obtenir un changement de comportement sans parvenir à changer les mentalités.

### 6.5. Manipulation ou contrainte ?

Peu d'auteurs ayant étudié la dynamique de la consommation durable ne s'épanchent réellement sur la question de la contrainte directe sur le consommateur pour modifier les habitudes.

Les groupes de travail, mis en place dans le cadre du Processus de Marrakech<sup>168</sup>, relatifs aux instruments généraux (groupe 2) et aux instruments destinés à changer la consommation (groupe 3) n'abordent pas la question de la contrainte orientée vers le consommateur pour modifier les choix de consommation.

Par contre, le Conseil fédéral du Développement durable<sup>169</sup> a estimé en 1998 « *indiqué que la consommation soit orientée en ayant recours à des mesures coercitives devant toucher à la fois le côté de la demande et celui de l'offre* ».

Vincent YZERBIT et ses collègues de l'UCL<sup>170</sup> pensent qu'il faut combiner la communication avec des « *techniques de modification comportementale directe* » (fixation de prix, réglementations). « *Le bâton et la carotte sont nécessaires parce que certaines personnes ne sont pas convaincues d'agir pour l'intérêt collectif par d'autres méthodes. Malgré cela, que se passe-t-il pour ceux et celles pour qui la carotte et le bâton ne sont pas nécessaire? Les preuves disponibles suggèrent qu'ils risquent de faire marche arrière. Ils justifieront leur comportement sur base des règles ou des avantages financiers.* »

---

<sup>167</sup> BOULANGER P.-M. (2008), La psychologie sociale au service du développement durable, Comprendre les comportements de consommation, Après le pétrole, Etopia n°2.

<sup>168</sup> UNEP, International Expert Meeting on the 10-year framework of programmes for sustainable and production, Marrakech, Morocco, 16-19 June 2003, Summary by Co-Chairs of the Meeting.

<sup>169</sup> Conseil fédéral du Développement durable, Avis concernant les Directives pour la protection des consommateurs de la Commission On Sustainable Development (CSD), approuvé par l'assemblée générale du 4 décembre 1998.

<sup>170</sup> WARLOP L., YZERBIT V. et CORNEILLE O. (2006), Rendre durable les comportements de consommation durable : outils psychologiques visant à promouvoir un engagement pro-social, Scientific support plan for un sustainable development policy (SPSDII).

Aujourd'hui, les tendances récentes de la psychologie sociale partent du principe que la coercition a des effets à court terme et ne permet pas aux personnes d'effectuer une attribution interne à leur comportement. Interrogé dans le cadre de ce mémoire, Arnaud LIEGEOIS, auteur d'une thèse<sup>171</sup> portant sur « *la cognition sociale dans le cadre de la consommation durable* », confirme que, de façon générale, les individus doivent avoir l'impression de s'engager librement dans un comportement pour qu'ils l'intègrent, le rendent pérenne et acceptent d'émettre des comportements plus coûteux par la suite. Les différentes techniques d'influence qui utilisent ces leviers (pied dans la porte, faibles récompenses, l'hypocrisie induite axée sur le principe de dissonance cognitive) doivent être privilégiées. L'important étant que la personne ne puisse pas attribuer le comportement à un élément externe : grosse récompense, risque de punition, taxe, amende, coercition, ...

Cependant, à ce jour, les applications de cette théorie sont à ma connaissance peu courantes, en matière de consommation durable à tout le moins. Les actes de consommation durable restent coûteux pour les individus et ceux-ci sont souvent amenés à préférer les comportements non durables.

La question subsiste de savoir si nous avons les capacités de changer nos modes de vie même si nous sommes convaincus de la nécessité de changement ? La société civile peut-elle aller vers l'autolimitation ou vers un changement de son mode de consommation ? Est-ce que les techniques du « *Community-Based Social Marketing* » sont suffisantes pour parvenir à modifier les comportements de consommation ?

N'appartient-il pas à l'Etat de montrer la voie par le biais d'une régulation plus forte et de l'action de la contrainte ? Ne faut-il pas voir intervenir certaines pressions externes provenant des autorités publiques ou du marché pour espérer des changements ?

Hans JONAS, référence majeure des courants écologistes, dans « *Le principe responsabilité* » (1978) ne pense pas que « *les régimes démocratiques puissent, même en le souhaitant pour des raisons de survie de l'humanité, risquer leur stabilité provisoire en imposant de manière autoritaire des mesures de restriction que les opinions auraient jugés irrecevables*<sup>172</sup> ».

---

<sup>171</sup> LIEGEOIS A. (2005), La cognition sociale à l'aide de la promotion de la consommation durable. Les cas de l'automatisme comportementale et de l'hypocrisie induite, Thèse de doctorat, Louvain-la-Neuve.

<sup>172</sup> DOBRE M. (2002), L'écologie au quotidien, Eléments pour une théorie sociologique de la résistance ordinaire, L'Harmattan, Paris.

## CONCLUSIONS

Dans le cadre de la dynamique de la consommation durable, le consommateur - en tant que preneurs de décisions - occupe une place prépondérante. Il a un pouvoir d'influence sur les entreprises et un rôle en tant qu'acteur de la consommation au quotidien.

Cependant, bien que la préoccupation pour l'environnement soit partagée par une majorité de la population et que la plupart déclarent faire un effort pour l'environnement, les comportements pro environnementaux restent minoritaires. Les individus développent une « stratégie de moindre coût », c'est-à-dire qu'ils ont des comportements en corrélation avec leurs attitudes environnementales dans des situations n'impliquant pas de coûts substantiels (d'ordre financier, de temps additionnel, de l'inconfort, etc).

L'adhésion aux valeurs écologiques est donc loin de suffire pour que les citoyens passent à la pratique. On parle d'« *attitude-behaviour paradigm* ». Au contraire, la dynamique de la consommation est complexe : une attitude pro-environnementale et une parfaite information du consommateur ne sont pas suffisantes pour obtenir un changement de comportement, celui-ci étant souvent empêché par une multitude de facteurs sociaux, psychologiques, culturels et contextuels.

Parmi les obstacles à surmonter en priorité, il faut être conscient que les comportements sont des éléments socialement construits, ce qui implique que le changement doit se produire à un niveau collectif et non individuel. Ensuite, il faut également agir sur les infrastructures et les « aspects pratiques » de la consommation pour que le consommateurs dispose au moins d'une option environnementale. Enfin, les habitudes et routines sont la base des comportements de consommation et un frein important à un changement de comportement.

C'est pourquoi, les politiques mises en place dans le domaine de la consommation, proposant essentiellement des leviers incitatifs et informatifs, n'ont pas été efficaces. Les évolutions de la consommation confirment que l'action publique a correctement rencontré la rationalité économique des acteurs industriels, mais que son impact sur la modification des comportements des ménages a été limité.

Et dans le contexte actuel, il semble que les consommateurs ne sont pas disposés à faire les efforts nécessaires pour adapter leurs modes de vie vers plus de durabilité alors que les impacts environnementaux sont croissants.

**Ne faut-il pas envisager des politiques plus contraignantes pour « forcer » les ménages à opérer des choix plus durables de consommation ?**

- 1) Avant même d'envisager la question de la contrainte, cette étude a tout d'abord mis en évidence certaines lignes de conduite à envisager prioritairement pour tenter de répondre aux difficultés rencontrées dans le domaine de la consommation durable.

Tout d'abord, **le rôle crucial de l'Etat.**

Dans nos sociétés où l'individualisme domine, on peut considérer qu'un des rôles principaux des pouvoirs publics est de réguler pour veiller au respect de l'intérêt collectif et, au besoin, inverser les tendances lorsqu'une situation devient trop significativement dommageable pour la collectivité. Les pouvoirs publics doivent donc encadrer et stimuler les changements à l'aide de divers instruments, à la fois de manière directe mais aussi de manière indirecte pour mettre en place ce contexte institutionnel et social favorisant un changement.

Ensuite, il est unanimement reconnu, vu la complexité des comportements humains et la multitude des obstacles à une consommation durable, qu'il faut **combiner plusieurs types d'instruments**, par le biais d'une approche systémique et interdisciplinaire, mais aussi **en mêlant des mesures incitatives et des mesures dissuasives** (la carotte et le bâton). Les différents instruments doivent être ordonnancés de manière coordonnée et intégrée, dans une démarche cohérente. Le relevé non exhaustif des politiques publiques mises en place en Belgique semble montrer que nous sommes sur la bonne voie à cet égard.

Les théories de Vincent KAUFMANN concernant la dynamique de la mobilité durable et l'étude réalisée par l'ULG en 2001 confirment cette hypothèse. Il ne s'agit pas d'agir uniquement sur un seul facteur, tel que le prix ou les alternatives à la voiture pour modifier les comportements. Il faut au contraire, pour faciliter le report modal, repenser les activités de la vie quotidienne et remettre en question les routines par une articulation d'instruments touchant à la fois au logement, à la planification urbaine, au stationnement, aux transports publics, ...

L'analyse d'autres cas pratiques, tels que la taxe CO2, démontre d'ailleurs que les instruments sont rarement introduits de manière isolée, à destination d'un seul destinataire mais qu'ils font souvent partie d'un package ayant des impacts à la fois sur le consommateur et sur le producteur.

- 2) Pour ce qui concerne plus particulièrement la mise en œuvre de la contrainte, la question est plus complexe.

Les différentes typologies analysées permettent d'apporter un premier éclairage.

Sur base de la typologie de Evert VEDUNG, on pourrait conclure que les instruments de régulation sont plus contraignants que les mesures économiques et ces dernières sont plus contraignantes que les modes d'information. Pour solutionner un problème social, les autorités emploient des instruments « *of increasing strenght in successive stage* ». Tout d'abord, par la promotion d'informations, ensuite par la mise en place d'actions incitatives et enfin par l'établissement de régulation, afin de briser progressivement la résistance de certains groupes mais aussi pour permettre de légitimer des règles plus contraignantes et favoriser leur acceptabilité.

Cette hypothèse est également confirmée par la typologie de DOERN et PHIDD. Cependant, ces derniers relativisent et attirent l'attention sur l'importance de la perception de la contrainte et du niveau d'intervention de l'Etat dans les processus de décision. C'est ainsi que des mesures économiques, voire même d'information, peuvent comporter un niveau de contrainte important, parfois supérieur à des instruments réglementaires.

A la lecture de la littérature, il semble se dégager depuis plusieurs dizaines d'années un mouvement de dérégulation. L'Etat policier aurait laissé la place à un Etat plus incitateur et négociateur, vers une nouvelle voie que l'on peut appeler le « paradigme de la nouvelle gouvernance ». Ce mouvement se serait opéré notamment suite à une critique croissante quant à l'efficacité des instruments de régulation. Ce mouvement de « dérégulation » peut cependant être relativisé et il faut plutôt comprendre cette évolution par l'apparition de nouveaux instruments, peut-être plus incitatifs voire pédagogiques, laissant une marge de manœuvre plus importante aux gouvernés. Les instruments de régulation n'ont pas complètement disparu, le phénomène de normalisation européen le démontre d'ailleurs. Et au-delà même de cette théorie faisant le constat d'une diminution de la contrainte, il faut plutôt y voir une opposition qui a existé de tout temps entre les partisans et les adversaires de la régulation.

L'analyse des cas pratiques, en particulier l'exemple de la politique fiscale suisse et le cas des ampoules à incandescence, prouve que des politiques coercitives sont rarement mise en œuvre en premier rang. Le législateur opère souvent le choix de laisser la place aux mesures volontaires, en conservant la possibilité d'intervenir par la suite de manière plus contraignante si les objectifs risquent de ne pas être atteints ou si les enjeux le nécessitent.

Et pourtant, la question du report modal illustre l'importance des routines comme obstacles à un changement de comportement. Les utilisateurs, dans ce cas les automobilistes, continuent de privilégier leurs propres intérêts au détriment de l'intérêt collectif et privilégie leur confort même si des alternatives existent. Sur cette base, il semble qu'il faut pourvoir oser dans certains domaines des mesures plus coercitives pour briser les habitudes.

Les Gouvernements hésitent pourtant à intervenir de la sorte, sauf dans les cas en relation avec la santé publique. Pour certains auteurs, ce serait dû à une perte de légitimité à agir sur le social, en particulier dans un domaine aussi difficile que la politique environnementale.

On pourrait aussi penser que les réglementations directes dirigées vers le consommateur ne sont pas une option réaliste principalement pour des raisons d'acceptabilité, mais aussi accessoirement d'implémentation pratique et de coût du contrôle. Utiliser la force de la loi pour réguler ou pour contrôler le comportement n'est de fait pas toujours populaire et la mise en œuvre de plus de contrainte entraîne inévitablement à se pencher sur le concept de l'*acceptabilité* des mesures, ainsi que sur la notion de *courage politique*. Une mesure difficilement acceptable par (une partie de) la population, soit ne sera pas adoptée par les décideurs, soit ne sera pas efficace du fait des réactions qu'elle suscitera.

***L'acceptabilité paraît être le premier obstacle à la mise en œuvre d'instruments plus contraignants à destination des consommateurs.***

Un autre obstacle majeur à l'introduction de plus de contrainte est apporté par le « Community-Based Social Marketing ». Les auteurs faisant partie de ce mouvement sont plutôt d'avis que l'autorité a ses limites car les comportements obtenus autoritairement ne débouchent pratiquement jamais sur des modifications d'idées, d'opinions ou de motivations.

Il serait plus efficace de tabler sur le comportement d'imitation que sur l'obéissance. La contrainte ne serait efficace que pour autant que les carottes et les bâtons qui la garantissent restent actifs. Une fois disparus, l'obéissance a tendance à diminuer considérablement.

***La question se pose alors de la persistance du changement de comportement lorsque celui-ci est obtenu par l'exercice de la contrainte.***

### 3) Alors, manipulation ou contrainte ?

Peu d'auteurs ayant étudié la dynamique de la consommation durable ne s'épanchent réellement sur la question de la contrainte directe sur le consommateur pour modifier les habitudes et les comportements.

Pourtant, les résultats obtenus par les politiques publiques en matière de tri sélectif des déchets laissent penser que le sentiment d'obligation libère de faire des choix difficiles et que l'imposition peut se vivre comme un coup de pouce nécessaire à un changement de comportement, voire même un changement de mentalité, lorsque petit à petit les gestes imposés deviennent des habitudes. Il semble donc que l'obligation peut s'avérer nécessaire pour changer les comportements, mais aussi qu'elle n'est pas une condition suffisante. L'obligation (ou la pression externe) doit être accompagnée à tout le moins de services et d'infrastructures et d'une information correcte.

En matière de politique de produits, la question paraît moins complexe étant donné que la normalisation, intervenant en amont, paraît être la solution adéquate pour engendrer la mise sur le marché d'une offre de produits plus respectueux de l'environnement. La contrainte pèse alors sur les producteurs et les consommateurs voient leurs choix facilités. Néanmoins, selon l'enquête réalisée auprès de consommateurs par Catherine ROUSSEAU et Christian BONTINCKX, certains comportements ne seraient adoptés que dans un cadre contraignant : « *je le fais si j'y suis obligé et si j'ai la garantie que tout le monde fait comme moi* ». Le consommateur est découragé en effet par le phénomène du free-ride. Il ne souhaite pas faire d'efforts si d'autres profitent du bien public en se dispensant des sacrifices pour l'entretenir.

Dans le domaine de la mobilité, les résultats des politiques déployées jusqu'à présent sont mitigés, et seules des mesures coercitives en matière de stationnement semblent produire des effets bénéfiques pour faciliter le report modal, dès lors que d'autres conditions sont mises en place pour faciliter l'acceptation des mesures contraignantes. En effet, le rôle du consommateur en sa qualité d'utilisateur est prépondérant et l'activation de la contrainte paraît nécessaire pour rompre les habitudes.



L'activation de la coercition, voire même une simple pression externe normative (si elle n'est pas sociale), paraît être une solution pour briser les résistances et les habitudes, et pour éliminer le phénomène du free-ride. Il semble toutefois indispensable que celle-ci soit activée dans le cadre d'une combinaison d'instruments, certains ayant pour vocation de légitimer et de faciliter l'acceptabilité d'autres plus contraignants.

Enfin, au-delà même des atouts de la contrainte, il appartient à mon estime à l'Etat de montrer la voie et de défendre l'intérêt collectif, le cas échéant en utilisant la contrainte légitime si d'autres moyens de sont pas efficaces. Il semble, au vu de l'état inquiétant de la planète et suite au constat de l'inefficacité des instruments informationnels et incitatifs, qu'il faut pouvoir oser agir par le biais d'une régulation plus forte.

Cette coercition peut tout d'abord être actionnée par l'instauration d'une fiscalité environnementale correctement dosée (avec un niveau de taxe suffisamment contraignant), ce qui permettrait de dégager des ressources pouvant être affectées à d'autres politiques, telles que l'amélioration du contrôle des instruments réglementaires ou l'organisation de programmes d'éducation à l'environnement. La voie de la « fiscalité verte », soutenue par l'Union européenne et l'OCDE, mérite d'être approfondie dans l'objectif de décourager les comportements non durables.

Elle pourrait également être le fait d'instruments réglementaires (command and control) en prescrivant ou en interdisant certains comportements. Comme le proposent les chercheurs de l'ULG dans le domaine de la mobilité durable, l'Etat pourrait à tout le moins réguler de manière plus coercitive pour rendre obligatoire certaines mesures considérées comme « légères », ce qui éviterait qu'elles ne soient systématiquement oubliées.

La contrainte devrait idéalement être introduite progressivement par le biais de « package » mettant en scène des mesures informationnelles et économiques, utiles pour légitimer des mesures plus contraignantes. Ces dernières resteraient alors la voie ultime, lorsque les méthodes plus douces n'ont pas pu atteindre leurs cibles. Cette façon de travailler nécessiterait cependant la mise en place d'indicateurs fiables d'efficacité des mesures politiques mais aussi un engagement politique à actionner la contrainte si des seuils sont dépassés ou des résultats ne sont pas atteints.

Reste à savoir si les décideurs sont capables d'envisager cette façon de faire et de démontrer une habileté à agir pour le bien collectif, et non pas en vue d'échéances futures à portée électorale.

Pour terminer, je souhaiterais citer Vincent SEPULCHRE, interrogé par le journal Le Soir le 29 juillet dernier concernant l'impact de la fiscalité environnementale pour décourager certains comportements : « *L'affaire demande ... de la pédagogie, de la transparence et du courage politique* ».

\* \* \*



## BIBLIOGRAPHIE

ADEME (2006), Etude comparative des opérations exemplaires menées dans la grande distribution en matière d'offres d'écoproduits à l'international (hors France), rapport final.

ANDRE V., DURAND C., HEYLEN E., TRATSAERT K., BONIVER E., FRISSCHEN S. et JUPRELLE J. (2001), Etude des instruments influençant la mobilité engendrée par les générateurs de trafic, ULG.

BARBER J. (2003), Production, Consumption and the World Summit for Sustainable Development, Integrative Strategies Forum, in Environment, Development and Sustainability, Kluwer Academic.

BARTIAUX F. (2007), Les économies dans le secteur résidentiel, in Lettre mensuelle socio-économique, n°125, Avril 2007, Conseil central de l'Economie.

BARTIAUX F., VEKEMANS G. et GRAM-HANSSSEN K. (2004), Comment le certificat énergétique peut-il influencer la motivation pour économiser l'énergie ?, Résultats pour la Belgique et le Danemark (étude SEREC).

BARTIAUX F. (2006), La consommation d'énergie dans le secteur résidentiel: Facteurs techniques - Résumé, Belgian Science Policy, Bruxelles.

BARTIAUX F. (2007), Greening some consumption behaviours: do new routines require agency and reflexivity?, in Sustainable Consumption, Ecology and Fair Trade, E. Zaccà (ed.), London, Routledge (Environmental Politics), pp. 91-108.

BARTIAUX F. (2007), Parler au consommateur de retour sur investissement ne sert pas à grand-chose!, Magazine 20 - UCL, Business and Society Belgium.

BAULER T., Consommation, ménages et environnement, ULB, 2008-2009.

BEMELMANS M-L., RIST R.C. et VEDUNG E. (1998), Carrots, Sticks & Sermons, Policy Instruments & Their Evaluation, Transaction Publishers, New Brunswick and London.

BOYER M., HERZLICH G. et MARESCA B. (2001), L'environnement, question sociale : Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement, CREDOC, Editions Odile Jacob.

BOZZONET J-P. (2007), De la conscience écologique aux pratiques, comment expliquer le hiatus entre pratiques environnementalistes et les comportements, PACTE, Institut d'Etudes politiques de Grenoble.

BOULANGER P-M. & LUSSIS B. (2005), Les barrières internes à l'efficacité énergétique : l'apport de la psychologie sociale, Institut pour un Développement Durable, Ottignies.

BOULANGER P-M. (2008), La psychologie sociale au service du développement durable, Comprendre les comportements de consommation, Après le pétrole, Etopia n°2.

BROUYAUX A., PIAZZA M. (2003), L'éco-consommation en Wallonie, CRIOC.

BRUYER V., WALLENBORN G., ZACCAÏ E., DELBAERE P., KESTEMONT M-P., ROUSSEAU C. (2004), Critères et impulsions de changements vers une consommation durable : approche sectorielle, Modes de production et de consommation durables in Plan d'appui scientifique au politique de développement durable.

Centre de sociologie des organisations (Sciences Po – CNRS), Coffret DVD, Les enjeux de la consommation durable, Conférence scientifique, 15 et 16 janvier 2009

CHESEL E. & COCHOY F., Marché et politique : Autour de la consommation engagée, N° 62 - Mai 2004, Presses Universitaires du Mirail, PUM, Toulouse.

Commission européenne (1999), Environnement ? Ce que les Européens en pensent, principaux résultats du sondage effectué dans le cadre de l'Eurobaromètre 51.1, Bruxelles.

Commission européenne (2004), Eurbaromètre spécial 217, Attitudes des citoyens européens vis-à-vis de l'environnement.

Communication de la Commission au Parlement européen, au Comité économiques et social européen et au Comité des régions, Plan d'action pour une consommation et une production durables et pour une politique industrielle durable, COM(2008) 397 final du 16/7/2008.

Conseil fédéral du Développement durable, Avis concernant les Directives pour la protection des consommateurs de la Commission On Sustainable Development (CSD), approuvé par l'assemblée générale du 4 décembre 1998.

CRIOC (2007), Quel rôle pour le consommateur ?, Consommation durable, Synthèse des recherches menées dans le cluster consommation durable du PADD II, Politique scientifique fédérale, Bruxelles.

CRIOC (2003), Parlement citoyen pour la consommation durable, 15 mars 2003, CRIOC, Bruxelles.

DENTE B. (1995), Introduction: The Globalization of Environmental Policy and the Search for New Instruments. Environmental Policy in Search of New Instruments. B. Dente. Dordrecht, Kluwer Academic Publishers.

DESJEUX D. (2006), La consommation, Paris, Presses Universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », n°3754.

DOBRUSZKES F., Transports, Voyages et Environnement, ULB, 2008-2009.

DOERN G.B., PHIDD R.W. (1992), Canadian public policy, Ideas, structure, process, Methuen Publications.

DOBRE M. (2002), L'écologie au quotidien, Eléments pour une théorie sociologique de la résistance ordinaire, L'Harmattan, Paris.

DUJIN A., POQUET G., MARESCA B. (2007), La maîtrise des consommations dans les domaines de l'eau et de l'énergie, Cahier de recherche n°237, CREDOC.

DUJIN A. & POQUET G., pour les ménages, la recherche de confort prime encore sur les économies d'énergie, Consommation et modes de vie, n°210, mars 2008, CREDOC.

EEA (2007), L'environnement en Europe, quatrième évaluation, Consommation et production durable, Agence européenne pour l'environnement, en collaboration avec le Programme des Nations unies pour l'environnement.

EEA-OPOCE (2006), Sustainable use and management of natural resources, EEA Report No 9/2005, 4 January 2006.

EEA-OPOCE (2006), Household consumption and the environment, EEA Report No 11/2005, 2 January 2006.

EEA-OPOCE (2007), Europe's environment - The fourth assessment, State of the environment report No 1/2007, 10 October 2007.

EEA-OPOCE (2008), Time for action - Towards sustainable consumption and production in Europe, Technical report No 1/2008.

GATERSLEBEN B. (2001), Sustainable household consumption and quality of life: the acceptability of sustainable consumption patterns and consumer policy strategies, Int J. Environment and Pollution, Vol. 15, n°2, pp. 200-216.

HATCH M.T. (2006), Environmental Policymaking : Assessing the Use of Alternative Policy Instruments, State University of New York Press, Albany.

HEILBRUN B. (2005), La consommation : une image originelle négative, La consommation et ses sociologies, Paris, Armand Colin, pp. 19-21.

HERTWICH E., Towards a concrete sustainable consumption policy : what can we learn from example ?, in Perspectives on radical changes to sustainable consumption and production (SCP), Workshop of the sustainable research exchange (SCORE!) network, Thursday 20 and Friday 21 April 2006, Copenhagen, Denmark, edited by Maj Munch Andersen and Arnold Tukker.

JACKSON T. & MICHAELIS L. (2003), Policies for sustainable consumption, a report of the Sustainable Development Commission.

JACKSON T. (2006), The earthscan reader in sustainable consumption, Edited By Tim Jackson, University of Surrey, UK.

JACKSON T. (2004), Motivating Sustainable Consumption, a review of evidence on consumer behaviour and behavioural change, a report to the Sustainable Development Research Network, University of Surrey.

- JOULE R-V & BEAUVOIS J-L (2002). Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble.
- KAUFMANN, V. (2000), Modal Practices : from the rationales behind car & public transport use to coherent transport policies. Case studies in France & Switzerland, *World Transport & Practice*, Volume 6, Number 3, 8-17.
- KAUFMANN, V. (2001), Mobilité quotidienne et dynamique urbaines, la question du report modal, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR), Collection Sciences, technique, Société, Lausanne.
- KAUFMANN V. & BARBEY J. (2004), Politique des transports : un état des lieux de la recherche, Rapport final de recherche, Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- KAUFMANN, V. (2008), Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR).
- KESTEMONT M-P., BARTIAUX F., FRASELLE N. et YZERBIT V. (2001), Point d'ancrage pour une politique de Développement durable : Production et Consommation, Plan d'appui à une politique de développement durable, Contrat n°HL/DD/021.
- LASCOUMES P. & LE GALES P. (2004), Gouverner par les instruments, Paris, Presses de Sciences Po.
- LIEGEOIS A. (2005), La cognition sociale à l'aide de la promotion de la consommation durable. Les cas de l'automatisme comportementale et de l'hypocrisie induite, Thèse de doctorat, Louvain-la-Neuve.
- LINDERS S.H. & PEETERS G.B. (1989), Instruments of Government, perceptions and contexts, *Journal of Public policy*, 9(1).
- LOUKOPOULOS P. (2005), Future urban sustainable mobility : implementing and understanding the impacts of policies to reduce automobile usage, Department of Psychology, Goteborg University, Sweden.
- MARGUERAT D. & CESTRE G. (2002), Le consommateur vert : attitude et comportement, Working paper 0211, Institut Universitaire de Management International.
- MARTENS S. & SPAARGAREN G., The politics of sustainable consumption: the case of the Netherlands, *Sustainability, Practice and policy*, vol. 1, n°1, 2005, pp 35-40.
- MCKENZIE-MOHR D. & SMITH W. (1999), Fostering sustainable behaviour, An introduction to community-based Social Marketing, New Society Publishers, Canada.
- MICHELIK F. (2008), La relation attitude-comportement : un état des lieux, *Ethique et économique*, 6(1), 2008.

MORAND C-A (1991), Les instruments d'action de l'Etat, Helbing et Lichtenhahn, Bâle et Francfort-sur-le-Main.

MORAND C-A (1999), Le droit néo-moderne des politiques publiques, Droit et Société, Maison des Sciences de l'homme, LGDJ.

MORTENSEN L.F., Sustainable household consumption in Europe, Consumer policy review, Jul/Aug 2006, Volume 16, Number 4.

Mouvement Vraiment Durable (2007), Etat et avenir de la consommation durable : vers une gouvernance de la consommation ?, Synthèse de l'étude présentée le 4 avril 2007 au lancement du réseau pour la consommation durable, Etude réalisée, pilotée et conçue par le en collaboration avec le cabinet atefo.

MUNCH R., LAHUSEN Ch, KURTH M., BORGARDS C, STARK, C., JAUB J. (2001), Democracy at work, A comparative sociology of environmental regulation in the United Kingdom, France, Germany and the United States, Westport, Connecticut, London.

OCDE (1998), Vers des modes de consommation durable, le point sur les initiatives des pays membres, Paris.

OCDE (2002), Towards Sustainable Household Consumption ?, Trends and Policies in OECD Countries.

OCDE (2002), Vers une consommation durable des ménages, Tendances politiques dans les pays de l'OCDE, Synthèses.

OCDE (2002), Working party on national environmental policy, Policy case studies, Policies to promote sustainable consumption : an overview.

OCDE (2008), Promoting sustainable consumption, good practices in OECD countries.

OST F. (1995), La nature hors la loi, l'écologie à l'épreuve du droit, Paris : La découverte.

Plan d'Environnement pour le Développement Durable, Version définitive adoptée le 9 mars 1995 par le Gouvernement wallon, <http://environnement.wallonie.be>.

Plan fédéral Produits (volet environnement) 2009 – 2012, juin 2009.

POHL S., Psychologie de la communication et de l'environnement, ULB, 2008-2009.

RENAUDIERE Ph. (2007), Aspects juridiques de l'environnement, PUB, Bruxelles.

ROUSSEAU C. & BONTINCKX Ch. (2003), Logiques d'attitudes et de comportements face aux éco-produits, CRIOC, Bruxelles.

ROUSSEAU C. & VANDERCAMMEN M. (2007), 9 ans d'éco-consommation, Evolution 1999-2007, CRIOC, Bruxelles.

ROY A. (2006), L'environnement, de plus en plus intégré dans les gestes et attitudes des Français, Le 4 pages, IFEN, n°109, pp. 1-4.

RUBIK F., Policy Instruments to Promote Sustainable Consumption, Introduction to the workshop, Workshop of the ASCEE-project -Brussels, 29 May 2008.

SCHADE J. & SCHLAG B. (2003), Acceptability of pricing reform, Dresden University of Technology, Allemagne.

SEPULCHRE V. (2009), La fiscalité environnementale en Belgique, Larcier, Cahiers de fiscalité pratique.

UNEP (2005), Consommation durable pratique: guide de formation en vue de la réalisation des Principes directeurs des Nations Unies pour la protection du consommateur, Division de Technologie, Industrie et Economie du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (UNEP – DTIE) et Consumers International (CI).

UNEP (2006), Creating Solutions for Sustainable Consumption and Production, A Background Paper prepared for the Expert Conference on the Marrakech Process, Wuppertal, Germany.

UNEP, International Expert Meeting on the 10-year framework of programmes for sustainable and production, Marrakech, Morocco, 16-19 June 2003, Summary by Co-Chairs of the Meeting.

UNEP, Report of the International Expert Meeting on the 10-year framework of programmes for sustainable and production, Background paper n°3, Commission on Sustainable Development, Twelfth session, 14-30 April 2004, New-York.

UNEP (2008), Planning for change, Guidelines for National programmes on Sustainable Consumption and Production.

VAN DEN BURG S. (2007), The political modernization of sustainable consumption policies, Environmental policies group, Wageningen University, Netherlands.

VARONE F., Le choix des instruments de l'action publique : analyse comparée des politiques énergétiques en Europe et en Amérique du nord, Revue Internationale de politique Comparée, Volume 7 n°1 (Eté 2000), p. 168.

VARONE F. (1998), « Policy design » : le choix des instruments de politiques publiques, Bulletin d'information SQP, Mai, Parl. 2/98/Jg.1.

WALLENBORN G. (2003), Les difficultés d'une « consommation durable », ULB – CEDD.

WALLENBORN G. & DOZZI J. (2007), « Du point de vue environnemental, ne vaut-il pas mieux être pauvre et mal informé que riche et conscientisé ? », in Environnement et inégalités sociales, P. Cornut, T. Bauler and E. Zaccai (eds.), Editions de l'Université de Bruxelles.



WARLOP L., YZERBIT V. et CORNEILLE O. (2006), Rendre durable les comportements de consommation durable : outils psychologiques visant à promouvoir un engagement pro-social, Scientific support plan for un sustainable development policy (SPSDII).

WIJEN F., ZOETEMAN K., PIETERS J. (Editor), ZOETEMAN B. C. J. , A Handbook Of Globalisation And Environmental Policy: National Government Interventions In A Global Arena, Edward Elgar Original Reference.

ZACCAÏ E. (2005), Assessing the role of consumers in sustainable product policies, Springer Science.

ZACCAÏ E. (1998), Jusqu'où peut aller la consommation responsable ?, in « La consommation responsable pour contribuer au développement durable », Actes du forum CRIOC, Bruxelles.

ZACCAÏ E. (2003), "Changing unsustainable patterns of consumption and production", in Making globalization sustainable? The Johannesburg Summit and beyond, 2003, VUB Press.

ZACCAÏ E. (ed.) (2007), Sustainable Consumption, Ecology and Fair Trade, Routledge, London.

ZACCAÏ E. et HAYNES I., La société de consommation face aux défis écologiques, (n°954 novembre 2008), La Documentation française, Problèmes politiques et sociaux.

ZACCAÏ E., WAKTARE M., BAULER T., HEYDERICK A., VANHOUTTE G. (2005), Inventaire des principales mesures prises en matière de consommation et de production durable dans le cadre de la politique fédérale belge.

ZUINEN N., Politiques visant à modifier les modes de consommation et de production non durables, 5 décembre 2008, Task Force Développement durable.