

Environnement

ÉCO-POPULISME: L'INTÉRÊT POLITIQUE D'UN CONCEPT POLÉMIQUE

Théodore Tallent

01/06/2026

Dans le monde, une nouvelle génération de dirigeants écologistes fait le pari que l'écologie ne peut gagner que si elle répond aussi aux préoccupations quotidiennes des classes moyennes et populaires, quitte à verser dans une forme d'éco-populisme revendiqué. Dans cette note, Théodore Tallent, doctorant au Centre d'études européennes et de politique comparée à Sciences Po, rappelle que, derrière les excès rhétoriques, il y a un diagnostic qui tient. Il estime que c'est ce diagnostic-là, débarrassé de sa rhétorique populiste, qui devrait inspirer en France les écologistes, la gauche sociale-démocrate et les progressistes.

Quelque chose gronde dans la politique climatique à gauche. Au Royaume-Uni, Zack Polanski a pris la tête du Parti vert (Green Party of England and Wales, GPEW) en septembre 2025 avec 85% des voix des adhérents – un score historique – et empoche des succès électoraux en affirmant sans détour vouloir faire de son parti un mouvement « éco-populiste ». Une proposition provocante – et largement discutable – mais qui cache (au moins en partie) un diagnostic pertinent: résoudre la crise climatique en répondant aux problèmes des gens et en rééquilibrant les injustices.

La tentation du populisme vert

Ce mouvement de l'autre côté de la Manche n'est pas sans rappeler ce qui se passe ailleurs. Aux États-Unis, Alexandria Ocasio-Cortez porte depuis 2019 un « Green New Deal » qui lie explicitement urgence écologique et justice économique : rénover les logements sociaux, créer des emplois verts dans les quartiers populaires, financer la transition par une fiscalité plus progressive. Son pari: l'écologie ne peut gagner que si elle répond aussi aux préoccupations quotidiennes des classes moyennes et populaires.

À New York, Zohran Mamdani a été élu maire en novembre 2025 avec plus d'un million de voix – la meilleure performance depuis 1969 – en faisant campagne non pas directement sur le climat, mais

sur le coût de la vie : bus gratuits, gel des loyers, crèches accessibles, taxation des ultra-riches. Son administration, depuis le 1^{er} janvier 2026, tente de démontrer que l'agenda social et l'agenda écologique sont indissociables. Alors qu'un New-Yorkais sur cinq a du mal à payer le tarif des transports¹, Mamdani souhaite, par exemple rendre les bus plus efficaces et gratuits – le tout, financé par une taxe sur les ultra-riches. Réduire la dépendance à la voiture n'est pas présenté comme une contrainte écologique, mais comme une promesse de vie meilleure, financée par une politique de justice fiscale.

Au Royaume-Uni, Zack Polanski pousse cette logique jusqu'à son terme en assumant l'étiquette populiste. Dans un discours adressé à la New Economics Foundation en mars 2026, il résume son projet en trois questions : « Comment rendre la vie plus abordable ? Comment soutenir la majorité qui travaille face à l'élite qui s'enrichit ? Comment protéger notre planète pour les générations futures ? ». À l'automne 2025, lors du vote du budget travailliste, il interpelle le gouvernement : « C'est un choix politique de maintenir des enfants dans la pauvreté pendant que les milliardaires et multimillionnaires s'enrichissent ». Son parti propose alors un impôt sur la richesse, la renationalisation des sociétés d'eau, et fait de la justice fiscale la clé de voûte de la transition écologique. En quelques mois, les Verts britanniques ont vu leur représentation parlementaire et locale exploser – et dépasser les 200 000 adhérents.

Ces succès méritent pourtant d'être regardés avec lucidité. Celui de Mamdani doit beaucoup à un contexte très particulier : une ville exaspérée par des décennies de gestion erratique, un afflux massif de financements décidés par l'État de New York sous la gouverneure Hochul, et des équilibres budgétaires qui doivent autant aux reports de dépenses de retraites qu'à une politique fiscale de gauche. Quant aux Verts britanniques, leur percée s'explique en grande partie par l'effondrement du Labour de Keir Starmer et par des campagnes souvent davantage centrées sur des sujets connexes, comme Gaza ou le coût de la vie, que sur l'écologie. Le *buzz* autour de ce populisme de gauche est réel. Ses fondements, parfois, le sont moins.

Le mot « populisme » lui-même, revendiqué par Zack Polanski, mérite d'être interrogé. Dans sa logique profonde, il divise la société en deux camps antagonistes, se nourrit du ressentiment, fracture plutôt qu'il n'unit. Il promet parfois l'impossible, simplifie ce qui est complexe, et peut servir d'écran de fumée à des programmes dont la réalité reste à démontrer. On sait où mène ce style politique quand il s'installe : à droite, il est déjà en train d'abîmer nos démocraties. Ce n'est ni un modèle ni une méthode de gouvernement. Et ce serait une erreur de croire qu'il suffit d'en faire une version de gauche pour en corriger les défauts.

Mais il serait trop commode d'effacer d'un trait de crayon ce que ces courants ont malgré tout

identifié. Car, derrière les excès rhétoriques et les contextes électoraux favorables, il y a un diagnostic qui tient – et que ma recherche commence à documenter. C’est ce diagnostic-là, débarrassé de sa rhétorique populiste, qui devrait inspirer les écologistes, la gauche sociale-démocrate et les progressistes.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

[Abonnez-vous](#)

Ce que les gens disent vraiment sur la transition

In fine, ce qui explique cette montée en puissance de cette gauche populiste, ce n’est certainement pas leurs discours sur les objectifs d’émissions ou les engagements climatiques. Non – ils gagnent du terrain sur un sentiment d’injustice face aux inégalités, à la fragilité de nombreux ménages, à l’impunité des élites, à un système politique qui demande des sacrifices aux citoyens ordinaires pendant que les plus puissants continuent comme avant.

Zack Polanski définissait d’ailleurs ainsi l’éco-populisme, lors d’une interview parue en juillet 2025 : « Ce que signifie l’éco-populisme, c’est que, plutôt que d’aborder directement la crise climatique, je reconnais que si les gens ont du mal à se nourrir, à chauffer leur maison, s’ils ne savent pas s’ils pourront se rendre au travail ou même s’ils pourront garder leur emploi, la crise climatique leur apparaît comme une menace très lointaine. Bien sûr, la crise climatique n’est pas une menace lointaine : elle est là, juste devant nous, et elle se déroule en ce moment même. [...] Et ce sont souvent ceux qui ont le moins contribué à la provoquer qui subissent les pires conséquences. Je peux bien dire tout cela, mais si vous avez du mal à payer votre loyer... [...] Tout parti qui se soucie de la crise climatique doit rallier ce type de majorité. C’est ce que j’appelle l’éco-populisme : reconnaître qu’il s’agit d’une opposition entre les 99% et les 1%² ».

Ce diagnostic, aussi provocateur soit-il dans sa formulation, trouve un écho troublant dans les données. Dans ma recherche, j’ai conduit des entretiens approfondis avec plus de soixante citoyens dans plusieurs régions de France – zones rurales, périurbaines, industrielles. Ce qui m’a frappé, c’est que la résistance aux politiques climatiques n’est que rarement issue d’un scepticisme sur le changement climatique lui-même. Elle naît d’un sentiment d’injustice – qui

s'exprime sur deux registres distincts.

Le premier est matériel. Les conversations ne commencent jamais par les objectifs de réduction des émissions. Elles commencent par le prix de l'essence, l'absence de bus, le coût de l'isolation, la difficulté de se chauffer. Les gens ne refusent pas la transition – ils demandent qu'elle soit accompagnée : des aides concrètes pour changer de véhicule, isoler son logement, accéder à des transports alternatifs. Sans cela, chaque mesure climatique est vécue comme une charge supplémentaire imposée à ceux qui ont déjà le moins de marges de manœuvre. Cette dimension est aujourd'hui mieux comprise par les décideurs, même si elle reste insuffisamment mise en œuvre.

Mais elle ne suffit pas. Car même lorsque les coûts sont compensés, quelque chose d'autre bloque. C'est là qu'intervient le second registre – et c'est celui que les éco-populistes ont, eux, clairement identifié. Ce registre est symbolique. Même chez ceux qui font déjà des efforts, il y a une condition implicite au consentement : que l'effort soit partagé. Un maire d'une petite commune, lui-même engagé dans la transition, le formule ainsi : « Maintenant, il faut faire gaffe à l'électricité, il faut faire gaffe à l'eau, l'essence, ça devient trop cher, et on voit les mecs qui prennent l'avion pour aller de Marseille à Nice. C'est pas possible. C'est pas parce qu'on a du pognon qu'on a le droit de polluer plus. Ça, c'est fini, ça ».

Un jeune homme vivant dans le bassin industriel lorrain fait le même constat, mais du côté des élites politiques. Il cite la proposition de Jean-Marc Jancovici de drastiquement limiter le recours à l'avion et ajoute, en prenant l'exemple de Gabriel Attal et Élisabeth Borne³ : « Quand après tu vois des politiques qui prennent l'avion de Paris pour aller en Bretagne pour une sortie scolaire, et que le mec une heure après est de retour à l'Assemblée nationale, qui fait de grands discours moralisateurs sur « oui, il faut faire attention », que les élèves vont planter des arbres... J'ai l'impression qu'on se fout un peu de nous ».

Ce n'est pas de la colère irrationnelle. C'est une double demande : des améliorations concrètes dans la vie quotidienne, et de la réciprocité de la part de ceux qui demandent les efforts. C'est précisément ce que le discours éco-populiste a saisi – même s'il le formule parfois d'une manière qui amplifie le conflit plutôt qu'il ne le résout.

Des politiques symboliques pour construire l'adhésion

Pour tester cette intuition rigoureusement, j'ai mené avec deux collègues une étude scientifique dont les résultats sont saisissants⁴.

Nous avons soumis à plus de 2600 personnes une proposition notoirement conflictuelle, depuis son rejet par Emmanuel Macron après la Convention citoyenne pour le climat : réduire la limite de vitesse sur les autoroutes à 110 km/h. Présentée seule, elle partage l'opinion en deux – 49% de soutien. Mais lorsqu'on indique que les ministres devront eux-mêmes prendre le train plutôt que l'avion pour leurs déplacements, le soutien bondit à 75%. Et lorsqu'on ajoute, à la place, une interdiction des jets privés pour les plus riches, il atteint 74%. Ce ne sont pas des effets marginaux. Ce sont des transformations profondes : la politique n'est plus vécue comme une contrainte imposée d'en haut, mais comme un effort partagé où pouvoir et responsabilité sont enfin alignés.

Surtout, l'opinion des Français sur la politique et l'action écologique s'améliore. Les perceptions d'équité progressent. La confiance dans la crédibilité du gouvernement s'améliore. Les citoyens ont le sentiment que leurs préoccupations sont prises en compte.

Et les effets dépassent la seule mesure testée. Une deuxième expérience menée auprès de 3000 Français portant cette fois sur la taxe carbone et la distance des élites – symboles de la crise des « gilets jaunes » – montre des effets similaires : accompagnée d'une promesse de participation citoyenne (un simple débat parlementaire annuel sur une mesure proposée par les citoyens), l'adhésion à la taxe carbone s'améliore significativement.

La leçon de cette étude est d'une simplicité confondante² : les citoyens ne résistent pas à l'effort collectif. Ils résistent à l'idée d'être les seuls à le faire – sans être écoutés.

Une politique juste, pas un style populiste

Inutile, cependant, de reprendre le terme « éco-populisme » à son compte. Non seulement parce qu'il renvoie à une logique de fracture, mais parce qu'il pose mal le problème. La question n'est pas d'opposer un « peuple » vertueux à des « élites » corrompues. Elle est de construire une politique écologique qui soit perçue – et vécue – comme un projet commun, dont les règles s'appliquent à tous.

Cela suppose deux engagements simultanés. Le premier est évidemment matériel et concret² : aider à l'isolation des logements, soutenir le passage aux véhicules propres pour ceux qui n'en ont pas les moyens, investir dans les transports publics là où ils sont absents, compenser les hausses de coûts énergétiques ou de l'alimentation bio pour les ménages vulnérables. La transition doit être ressentie dans les factures et dans les alternatives disponibles – dans le sentiment qu'elle travaille pour vous, pas seulement contre vous.

Le second est tout aussi fondamental : des contraintes réelles sur les comportements les plus émetteurs en haut de l'échelle sociale. Interdire les jets privés. Taxer les excès climatiques des milliardaires. S'assurer que les élus qui imposent des restrictions s'y soumettent eux-mêmes. Ce n'est pas du symbole vain mais de la crédibilité politique, et ma recherche montre que c'est une condition du soutien populaire.

Cette double exigence est urgente. En France, la politique de sacrifice inégal est instable : elle a déjà mis le feu aux ronds-points en 2018. Elle alimente aujourd'hui la montée des partis d'extrême droite qui ont fait de l'opposition aux politiques climatiques un fonds de commerce électoral. La réponse n'est pas d'abandonner l'ambition écologique, mais bien d'en rendre les termes véritablement équitables.

Ce que montre ma recherche est pourtant clair : l'obstacle à la transition écologique n'a jamais été l'indifférence des citoyens. Il a été le sentiment justifié que les règles, très contraignantes pour les individus, ne s'appliquent pas à tout le monde. L'éco-populisme a le mérite de nommer ce problème. Il appartient à la gauche écologique et sociale-démocrate, ainsi qu'aux progressistes divers d'y répondre – non pas en imitant ses excès, mais en traduisant son diagnostic en politique juste, crédible et efficace.

Parfois, cela commence par clouer au sol quelques jets privés – ou taxer quelques milliardaires.

1. Stefanos Chen, « Mamdani wants free buses for all. The City Council has different ideas », *The New York Times*, 7 mai 2026.
2. « I interviewed the man who wants to lead the Green Party - #1 », *Protect the Wild*, 24 juillet 2025.
3. Antoine LLorca avec AFP, « Borne et Attal prennent l'avion pour un trajet Paris-Rennes de 38 minutes, la gauche indignée », *TF1 Info*, 5 septembre 2023.
4. Théodore Tallent, Malo Jan et Luis Sattelmayer, « More than Symbols: The Effect of Symbolic Policies on Climate Policy Support », *American Political Science Review*, vol. 1, n°21 19 janvier 2026.