

## Vers des modes de vie post-carbone ?

Cyria Emelianoff, maître de conférences à l'université du Maine, ESO UMR 6590 CNRS-1er février 2010

Les modes de vie sont un objet de préoccupations montantes du côté de la société civile comme des pouvoirs publics, par exemple dans le cadre des plans Climat, des agendas 21 locaux ou de certaines expériences d'éco-quartiers. Plusieurs raisons sont en mesure de l'expliquer.

En premier lieu, les impacts environnementaux d'un territoire apparaissent très liés aux modes de consommation et de vie de ses habitants. Une bonne partie des dépenses énergétiques, par exemple, sont dues aux consommations indirectes d'énergie, incorporées dans les biens de consommation et infrastructures bâties. Les consommations directes (chauffage, électricité, essence) représentent en moyenne la moitié de la consommation d'énergie des ménages aux Pays-Bas ou en Suède, 40% au Royaume-Uni et en Norvège, et sensiblement moins pour les classes aisées (Moll et al., 2006). Le budget énergétique de l'alimentation totaliserait un sixième des consommations énergétiques des ménages dans les pays développés.

Agir par le biais de l'habitat ou de l'offre de transports en commun pour limiter les émissions de gaz à effet de serre n'est donc pas suffisant pour maîtriser la demande énergétique. Selon Adriaan Perrels (2005), l'éco-efficience peut même coexister avec une forte consommation de ressources. Le quartier durable de Stockholm, Hammarby Sjöstad, en témoigne à sa manière. En dépit d'une planification écologique très avancée, les consommations de ressources (eau, énergie) n'ont pas pu être divisées par deux, selon l'objectif initial. Forte de ce retour d'expérience, la Ville de Stockholm a investi la thématique des modes de vie durables pour les futures opérations de construction et renouvellement urbain.

Une deuxième raison de la montée en puissance des modes de vie comme objet politique est liée à l'inégale répartition des ressources et richesses planétaires. Quelques chiffres : en 2000, on estime que 31,5% des dépenses mondiales de consommation privée étaient dues aux populations nord-américaines (5,2% de la population mondiale), contre 3,2% des dépenses par les populations d'Asie du Sud et d'Afrique subsaharienne (33,3% de la population mondiale) (State of the World, 2004). Ces chiffres peuvent être ensuite déclinés en consommations de bois, métaux, eau, énergie, etc. Selon une étude européenne récente, les modes de vie occidentaux seraient à l'origine des deux tiers des impacts environnementaux globaux, tout en concernant à peu près un sixième de la population mondiale (SCORE, 2008).

L'empreinte écologique des pays développés excède de loin la capacité bioproductive de leurs territoires (Wackernagel et al., 1999). Aujourd'hui, un africain utiliserait en moyenne 1,1 hectares par an, un asiatique, 1,3 hectare, un européen (UE), 4,8 hectares et un nord-américain, 9,4 hectares. Selon le WWF, l'empreinte écologique mondiale serait passée de 1,7 hectare par personne en 1961 à 2,2 hectares en 2003, alors que seul 1,8 hectare serait disponible, aires protégées comprises (WWF, 2006). En 2000, on estime que 20% de la population mondiale est responsable de 63% des émissions de gaz à effet de serre, les 20% de populations les plus pauvres émettant 3% des émissions (Roberts et al., 2007).

Même si ces données doivent être maniées avec précaution, les modes de vie renvoient à la question de la justice environnementale et sociale à l'échelle planétaire : accès aux ressources, droits à polluer... D'autant que les populations des pays en développement sont souvent bien plus vulnérables face aux pollutions et impacts du changement climatique (conditions de travail, précarité de l'habitat, difficile accès aux soins, etc.). La légitimité des modes de vie occidentaux est donc mise en cause. Or, ces modes de vie continuent à s'exporter en colonisant des pays ou populations dont les modes de vie antérieurs sont disqualifiés, tout en ne pouvant pas être étendus sans crise écologique majeure.

Une troisième raison de s'intéresser aux modes de vie est qu'à niveau de vie comparable, dans les pays industrialisés, l'intensité matérielle des consommations varie d'un à quatre, selon les pays. Les Etats-Unis consomment par exemple près d'un quart des combustibles fossiles. Il existe aussi de multiples liens entre les impacts environnementaux des biens de consommation. Chaque kWh d'électricité délivré au consommateur états-unien nécessite ainsi 8,3 litres d'eau. En Californie, la production de viande bovine demande 4 fois plus d'eau que l'équivalent protéinique fourni par du riz, ou 20 fois plus si l'on considère son apport calorique (State of the World, 2004). S'interroger sur ce type de métabolisme agro-industriel peut permettre de mettre en évidence d'importantes marges de manœuvre pour des modes de production et de consommation moins énergivores.

**GRANDLYON**

communauté urbaine  
Direction de la Prospective et du Dialogue  
Public  
20 rue du lac - BP 3103  
- 69399-LYON CEDEX 03  
www.millenaire3.co

## Les variables qui pèsent sur les modes de vie

Les revenus des ménages constituent sans doute le facteur le plus déterminant dans les modes de vie et de consommation. Mais bien d'autres paramètres interviennent, comme les infrastructures et cadres de vie, et bien sûr le poids des cultures.

Promouvoir des modes de vie durable peut paraître contradictoire lorsque les infrastructures poussent à une consommation croissante de ressources, comme s'emploient à le montrer différents auteurs (Southerton et al., 2004). Le rôle des morphologies urbaines dans les consommations énergétiques, par exemple, a fait l'objet de nombreuses discussions, depuis les travaux fondateurs de l'australien Peter Newman. Les liens entre morphologies urbaines (ville étalée ou compacte, densités, ville monocentrique ou polycentrique, ...) et consommations énergétiques globales sont loin d'être simples. Des travaux norvégiens ont récemment montré que les morphologies urbaines ont un impact sensible sur les consommations directes d'énergie, les villes moyennes compactes paraissant à cet égard les plus vertueuses, dans les contextes norvégiens, suédois et anglais (Norland et al., 2005). En revanche, les citadins intra-muros accordent plus de temps au shopping et à la culture durant leurs loisirs (Perrels, 2005). Une « mobilité de compensation » se développe. Les habitants des secteurs les plus denses entreprennent des voyages plus éloignés pour contrebalancer un accès limité aux espaces verts ou extérieurs (Perrels, 2005), d'autant que leur niveau de vie est souvent bien plus élevé. Une corrélation entre densité urbaine et kilomètres parcourus en avion a été ainsi mise en évidence.

L'accès à un jardin privé, quant à lui, réduirait la mobilité dans tous les contextes urbains (Norland et al., 2005). Ces études montrent que la renaturation des villes, au-delà des enjeux de biodiversité, des services écologiques, de l'adaptation au changement climatique et du bien-être environnemental, conditionne aussi la capacité qu'a une ville à retenir ses habitants. A cet égard, la nature en ville, pour peu qu'elle soit appropriable, n'est probablement pas un facteur de dédensification.

Au-delà des infrastructures, l'affectation du temps libre est déterminante pour l'empreinte écologique des habitants (Perrels, 2005). La part des consommations indirectes d'énergie est fonction inverse du revenu des ménages, de manière non linéaire (Moll et al., 2006). Si les classes aisées isolent mieux leur logement et peuvent s'équiper de biens relativement économes, leurs niveaux de mobilité et de consommation les amènent à utiliser bien plus d'énergie que les classes moyennes. Il est en réalité difficile de séparer morphologies urbaines et niveaux de revenus et d'éducation (prédisposition aux voyages) pour étudier leurs impacts respectifs sur les modes de consommation, notamment en termes d'énergie.

D'autre part, les travaux portant sur le poids des valeurs environnementales montrent qu'on n'observe pas de corrélation positive entre ces valeurs et un niveau de consommation énergétique amoindri, au contraire. Les variables déterminantes contrecarrent en effet les différentiels possibles : le revenu mais aussi la taille du ménage, essentielle pour la consommation énergétique par habitant<sup>1</sup>. Les valeurs pro-environnementales étant souvent le fait de classes à fort capital culturel, le pouvoir d'achat, l'ouverture sur le monde ainsi que la mobilité professionnelle compensent largement les économies liées à une prise de conscience.

Selon Marie Douglas, les biens de consommation sont avant tout des vecteurs de reconnaissance sociale. L'identité est la clé de toute consommation matérielle. Les représentations sociales pilotent les modes de vie et les normes sociales modèlent les comportements. Dès lors, l'adoption de modes de vie et de consommation plus sobres sur un plan matériel n'est pas, ou peu, du ressort de l'individu. Seuls des processus de transformation collective des pratiques sont susceptibles de faire évoluer les comportements.

## Transformation des modes de vie et dynamiques collectives

Les auteurs familiers de la psychologie environnementale ou sociale s'accordent à souligner l'importance des dynamiques d'entraînement et de reconnaissance sociale comme conditions des changements de comportement. Le changement culturel est violent, explique Tim Jackson, il déstabilise les valeurs (2006). Il suppose donc le soutien d'un groupe, d'une communauté. Selon Bettina Brohmann, qui a étudié la dynamique habitante dans le quartier Vauban, à Fribourg, l'engagement d'une personne envers sa communauté, le sentiment d'appartenance à un groupe ou à un territoire sont déterminants pour les changements de modes de vie, tout en expliquant des différences d'engagement entre les individus (2006). D'une part, « *un haut niveau de satisfaction résidentielle combiné avec l'établissement de liens sociaux*

---

<sup>1</sup> A Groningue, aux Pays-Bas, les consommations énergétiques varient de 82 GJ par an et par personne pour des ménages comportant au moins 3 personnes, contre 146 GJ pour des personnes seules (Hertwich, 2006).

*dans le quartier est une des motivations les plus importantes pour une orientation et une stabilisation des modes de vie durables » ; d'autre part, le comportement « durable » a besoin d'un support social pour se maintenir contre « les forces érosives de l'indifférence » (Brohmann, 2006, p 30 et 35). La reconnaissance sociale par l'environnement immédiat, qui valorise les choix non conformes, motive l'adoption de nouveaux comportements. D'où l'association fréquente entre modes de vie durables et modes d'habiter. D'où, aussi, l'intérêt des quartiers durables.*

Dans ceux qui sont caractérisés par une forte implication habitante, les habitants transforment leur environnement immédiat au cours d'un processus dynamique de construction d'un collectif, marqué par les conflits et leur dépassement, l'apprentissage de la tolérance, les réussites et échecs dans les innovations écologiques, et le fait de se sentir épaulé, conforté dans ses choix de vie par le collectif. Les modes de vie dans ce type d'éco-quartiers sont caractérisés par un nouveau rapport à la nature et à l'écologie en milieu urbain, et par la réinvention d'une vie de quartier coopérative, à travers des processus de décision en commun, des activités *in situ*, la mutualisation de certains biens et espaces, et la reconnaissance sociale de ceux qui s'impliquent dans des travaux collectifs, en général au bénéfice du dialogue intergénérationnel. Des travaux d'évaluation du programme GAP aux Pays-Bas conduisent à des conclusions similaires : la reconnaissance sociale est un facteur de transformation des comportements, aux côtés de l'engagement de l'individu dans un travail d'équipe et d'une réduction de l'incertitude par la dynamique de groupe (Staats et al., 1995). Le GAP, Global Action Plan, a été créé en 1989 avec l'appui du PNUE dans l'idée d'encourager l'adoption de modes de vie plus écologiques. La méthodologie, expérimentée dans 19 pays, s'appuie sur des « Ecoteam », c'est-à-dire des groupes d'habitants d'un même voisinage coordonnés par un animateur. Les habitants intéressés se rencontrent régulièrement et reçoivent durant un semestre un dossier d'intervention mensuel sur l'eau, les déchets, l'énergie, les transports et les achats courants, ainsi que des retours mensuels sur leurs consommations. On observe en moyenne des diminutions stables de plus de 10% des consommations domestiques d'eau et d'énergie, et de 40% pour les déchets.

Les modes de vie durables nécessitent une organisation collective parce que les normes sociales imprègnent et formatent les comportements. L'information environnementale ne peut suffire à transformer ces normes, ce pourquoi les moyens conventionnels d'éducation à l'éco-citoyenneté sont peu opérants.

### **Modes de vie et de déplacement : trois exemples européens**

La mobilité est un des domaines d'action parmi les plus difficiles en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. C'est la pierre d'achoppement de nombreux plans Climat, par exemple dans les villes suédoises. Le transfert modal repose en partie sur l'évolution des comportements (lorsque les transports en commun sont accessibles), ce qui nécessite des formes d'action originales et des partenariats resserrés entre pouvoirs publics et habitants. Nous pouvons en donner trois exemples, à trois échelles différentes.

A l'échelle des individus, une expérience d'un an conduite dans le cadre de l'agenda 21 de Nuremberg (Allemagne) a consisté à priver de voiture personnelle une douzaine d'habitants volontaires dépendants de leur automobile. L'aide de la municipalité consistait à leur offrir un abonnement aux transports en commun, des équipements pour la pratique du vélo, des bons d'auto-partage, mais surtout à animer un groupe de discussion composé des volontaires, qui se réunissait régulièrement. L'encouragement et le soutien mutuels des membres de ce groupe ont joué un rôle décisif. La plus grande difficulté vécue par le groupe a été d'ordre psychologique : il a fallu se débarrasser de l'idée qu'on ne pouvait pas vivre sans automobile, s'affranchir de la peur d'affronter un nouveau quotidien. Au terme de l'expérience, la plupart des membres ont décidé d'abandonner la possession d'un véhicule, convaincus par leur nouveau mode de vie. Ceux qui en ont gardé un avaient des raisons professionnelles fortes. On voit dans ce premier cas combien la dynamique de groupe a été centrale dans le changement de comportement de mobilité.

Un deuxième exemple concerne un quartier sans voiture à Vienne, qui offre à la fois une infrastructure propice à l'abandon d'un véhicule personnel et une valorisation sociale du mode de vie sans voiture. Ici, le cadre de vie est central puisqu'il véhicule d'autres normes sociales. L'évolution des pratiques de mobilité est claire, très sensible sur les transports quotidiens mais pas sur les voyages aériens. Les habitants de ce quartier, comparé à ceux d'un quartier conventionnel de même type, émettent 20% d'émissions de CO<sub>2</sub> en moins par euro de revenu (Hertwich et al., 2005). Sur 9362 km parcourus annuellement en moyenne pour chacun des 42 ménages enquêtés, 6948 km sont effectués en avion (valeur identique au quartier de référence), 566 km en voiture et 1848 km en train. Ces ménages sont donc deux fois moins mobiles en kilométrage motorisé que ceux du quartier de référence, qui parcourent environ 9000 km annuels en voiture. Leur quotidien y gagne en qualité de vie et en bien-être. Les comportements de mobilité peuvent donc être fortement influencés par l'évolution des cadres de vie.

Dernier exemple, à l'échelle d'une ville : la stratégie de mobilité durable de Lund (Suède), probablement une des plus avancées en Europe. La ville a choisi de déployer en les articulant des mesures portant sur les infrastructures (busway et réseau de bus à haute fréquence, piétonnisation, fortes restrictions sur les

parkings, priorisation des vélos et réduction de la vitesse automobile) et des mesures « soft », visant une évolution des comportements. Un bureau de la mobilité a été ouvert, qui a engagé un démarchage en porte à porte de plusieurs dizaines de milliers de foyers. L'entretien individualisé avec les habitants a permis de prodiguer un conseil lui aussi individualisé, en faveur d'un report modal pour les trajets domicile travail. Un groupe de nouveaux cyclistes s'est mis en place, en recherche d'émulation, d'encouragement et de soutien mutuel. Cette expérience a été concluante en terme de transfert modal.

## Conclusion

La durabilité n'est pas une affaire « d'éducation », « d'acceptabilité sociale » ou « d'accompagnement ». Un changement culturel est amorcé, une réappropriation du sens, des impacts et des solidarités impliquées par l'habiter sur terre. L'autonomie, la sobriété, la simplicité deviennent des valeurs qui articulent l'habiter local et l'habiter planétaire. Mais ces valeurs ne prennent corps que lorsque des dynamiques de groupe s'instaurent, autour d'objets et de pratiques quotidiennes concrètes tels que les modes d'habiter, d'alimentation, de déplacements, de loisirs... Les pouvoirs publics peuvent faciliter ou être partie prenante de ces dynamiques, afin de réveiller une puissance d'action collective et synergique. L'enjeu, pour un développement durable, est le partage de la fabrique urbaine, avec des habitants auteurs et créateurs de villes. La prise de risque et l'expérimentation sont la marque des nouvelles politiques qui se dessinent en ce sens.

On peut se demander si le moteur de ces évolutions vient d'une conscience environnementale de plus en plus partagée. Sans doute, si l'on entend par là la conscience vécue, et non intellectuelle, l'inconfort face aux problèmes écologiques et à des modes de vie insatisfaisants. David Wann, à partir des Etats-Unis, en exprime la conviction. Laissons-lui le mot de la fin : « *Des changements significatifs ont lieu maintenant dans la manière dont nous vivons notre vie, avec beaucoup d'autres changements en cours. [...] Nous réévaluons de nombreux aspects de la vie quotidienne, y compris ce que nous mangeons, l'endroit où nous vivons, comment nous prenons soin les uns des autres, combien de fois et à quelle distance nous voyageons, quel type de travail nous faisons, combien de temps libre nous avons. Nous commençons à imaginer à quoi ressemblera et comment nous ressentirons un mode de vie plus modéré, efficient, compassionnel.*

*Franchement, le principal moteur pour ces changements n'est pas un « enlightenment », mais l'inconfort ; cela devient plus pénible de rester ici que de bouger, en masse, vers une nouvelle ère. Notre mode de vie actuel ne répond pas à nos besoins, et détruit l'endroit que nous appelons « home ». Bien que l'Amérique « mainstream » ait résisté à ces changements (comme le font les mainstreams habituellement), il devient apparent aux yeux de beaucoup qu'une réduction du flux des énergies fossiles et des produits de consommation n'est pas seulement inévitable, mais en vérité désirable, si d'autres aspects de nos vies deviennent plus riches » (Wann, 2008, p 1).*

## Références

- Brohmann B., 2006. Sustainable Consumption as a process: the Role of Local Context, *in* : Charter M., Tukker A. (ed.), 2006. *Sustainable Consumption and Production : Opportunities and Challenges*, Proceedings, Launch Conference of the Sustainable Consumption Research Exchange (SCORE), 23-25 November, Wuppertal, p 27-38.
- Emelianoff C., 2010. Durabilité urbaine, modes de vie et solidarités à long rayon d'action : de nouvelles questions de recherche, *in* : Coutard O., Lévy J-P. (dir.), *Les futurs de l'écologie urbaine*. Anthropos, Paris, à paraître.
- Hertwich E., Ornetzeder M., 2005. The Environmental Benefit of Car-free-Housing : A Case in Vienna, *in* : Hertwich E., Briceno T., Hofstetter P., Inaba A. (ed), Proceedings. *Sustainable Consumption: the Contribution of Research*, Workshop, 10-12 February, Oslo, p 161-170.
- Hertwich E., 2006, "Accounting for Sustainable Consumption: a Review of Studies of the Environmental Impacts of Household", *in* Jackson T. (ed.), *The Earthscan Reader in Sustainable Consumption*, London, Earthscan, p 88-108.
- Jackson T. (ed.), 2006. *The Earthscan Reader in Sustainable Consumption*, Earthscan, London.
- Moll H., Noorman K., Kok R., Engström R., Throne-Holst H., Clark C., 2006. Pursuing more Sustainable Consumption by Analysing Household Metabolism in European Countries and Cities, *in* : Jackson T. (ed), *op. cit.*, p 67-87.
- Norland I., Holden E., Lafferty W., 2005. Consumption of Energy and Transport in Urban Households : The role of urban planning vs green consumerism in promoting sustainable consumption, *in* : Hertwich E. et al. (ed), *op. cit.*, p 139-159

- Perrels A., 2005. Grappling with hybrid structures in sustainable consumption models –disentangling urbanity and lifestyle, *in* : Hertwich E. et al. (ed), *op. cit.*, p 266-307.
- Roberts T., Parks B., 2007. *A Climate of Injustice*, MIT Press, Cambridge, London.
- SCORE, 2008. *Sustainable Consumption and Production: a Framework for Action*, 20 p. [www.score-network.org](http://www.score-network.org)
- Southerton D., Chappells H., Van Vliet B. (ed.), 2004. *Sustainable consumption: the Implications of Changing Infrastructures of Provision*, Edward Elgar Pub., Cheltenham, UK, Northampton, MA.
- Staats, Harland, 1995. *The EcoTeam Program in the Netherlands. A longitudinal study on the effects of the EcoTeam Program on environmental behaviour and its psychological backgrounds*, Summary Report, Centre for Energy and Environmental Research, Leiden University, 32 p.
- State of the World, 2004. *La consommation assassine. Comment le mode de vie des uns ruine celui des autres, pistes pour une consommation responsable*. Ed. Charles Léopold Mayer, Paris.
- Wann D., 2008, *Simple Prosperity. Finding real wealth in a sustainable lifestyle*, New York, St Martin's Griffin.