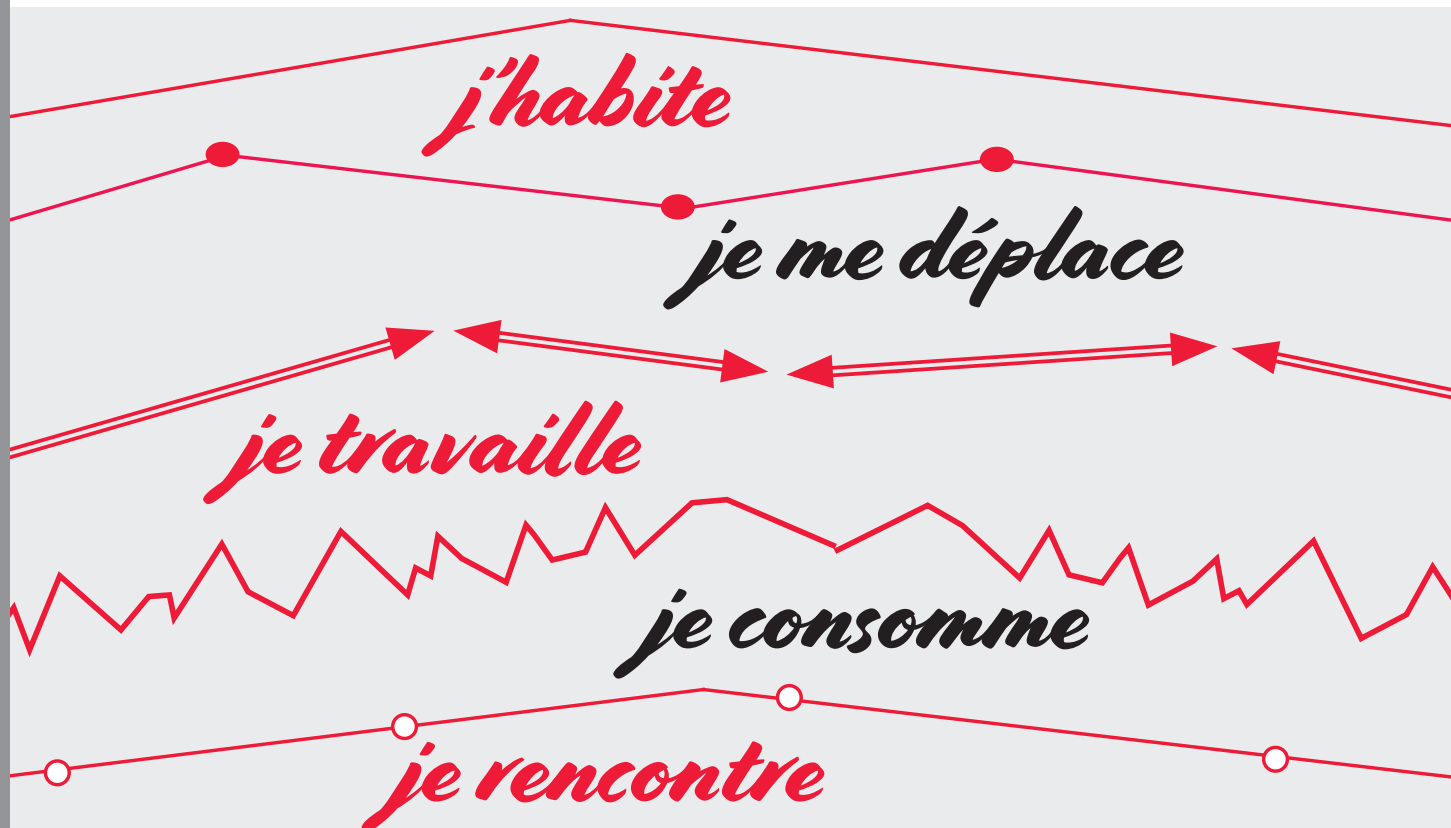


MODES DE VIE SOUTENABLES

Comprendre les modes de vie

Cinq situations du quotidien



MÉTROPOLE

GRAND LYON

Septembre 2022

SOMMAIRE

Introduction : Incarner la variété des modes de vie par des thèmes du quotidien p.3

Les « modes de vie », une notion révélatrice de la diversité des expériences du quotidien p.3

Incarner les modes de vie par le quotidien p.4

1. J'habite – Benjamin Pradel..... p.7

2. Je me déplace – Benjamin Pradel..... p.15

3. Je travaille – Ludovic Viévard..... p.23

4. Je rencontre – Camille Duthy p.31

5. Je consomme – Julien Casals, Eve Denjean, Julie Gayral p.39

SEPTEMBRE 2022
Métropole de Lyon

■ **Commanditaire**
Jérémy Camus, Vice-Président

■ **Coordination**
Nicolas Leprêtre (DPDP)

■ **Rédaction**
Réseau de veille DPDP :
Julien Casals, Eve Denjean, Camille Duthy, Julie Gayral, Benjamin Pradel et Ludovic Viévard.)

■ **Mise en page**
Nathalie Joly (DPDP)

Introduction

Incarner la variété des modes de vie par des thèmes du quotidien

Les modes de vie, une notion révélatrice de la diversité des expériences du quotidien

Depuis quelques années, la notion de « modes de vie » émerge comme une entrée pertinente pour réfléchir à l'ampleur des changements à opérer pour réussir la transition écologique. Dans une précédente étude¹, la Direction de la prospective et du dialogue public de la Métropole de Lyon définissait un mode de vie « soutenable » comme « une façon de penser, de se comporter et de consommer qu'une société, un groupe ou un individu adopte afin de permettre le renouvellement des ressources naturelles et le maintien des équilibres écologiques pour les générations suivantes ».

Prendre en considération les « modes de vie » et s'interroger sur leur soutenabilité a un double avantage :

- ▶ d'une part, cette notion offre une nouvelle façon de **comprendre ce qui bloque le passage à l'action** vers des pratiques plus soutenables ou plus sobres, en tentant d'analyser non plus un comportement individuel isolé, mais **un ensemble de pratiques sociales**² qui encadrent voire déterminent ce comportement. On ne peut comprendre un comportement (par exemple : le fait de réduire ses déchets), sans intégrer d'autres éléments du contexte dans lequel chaque individu évolue, comme l'organisation de notre société (des offres zéro-déchets sont-elles disponibles ?), les normes sociales (les déchets sont-ils perçus comme une ressource ou un rebus ?) ou encore d'autres usages (quel moyen de transport est utilisé pour faire un plein de course ? quelle utilisation de la livraison à domicile ?).
- ▶ d'autre part, cette notion, prise au pluriel – « les modes de vie »³ – a l'avantage de **rappeler que tous les individus ou groupes d'individus n'évoluent pas dans les mêmes conditions** physiques (lieu de résidence, infrastructures à dispositions), matérielles (accès à une voiture individuelle ou non), socioéconomiques (catégorie socio-professionnelle) et culturelles (normes sociales, expériences de vie). Il y a donc un intérêt, quand on parle de soutenabilité de nos « modes de vie », de rendre compte de la variété des situations : le mode de vie d'un retraité vivant en centre-ville ne sera vraisemblablement pas le même que celui d'une jeune famille vivant en banlieue pavillonnaire. Ces situations ne sont pas immuables, elles s'inscrivent et évoluent dans un temps long, des trajectoires personnelles, professionnelles, familiales, résidentielles, etc.

1. Voir notamment Boutaud A. et Chabanel B., 2020. « Encore combien de marches à gravir ? Comprendre notre impact écologique pour mieux le réduire », Millénaire3 : <https://www.millenaire3.com/dossiers/modes-de-vie-soutenables/encore-combien-de-marches-a-gravir>

2. Voir notamment Debrand C., 2020. « Une question de normes. État des connaissances en psychologie sociale quant à la notion de « norme sociale » en matière d'écologie », Millénaire3 : <https://www.millenaire3.com/dossiers/modes-de-vie-soutenables/une-question-de-normes>

3. Maresca, B. (2017). Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? La Pensée écologique, 1 <https://doi.org/10.3917/lpe.001.0233>. Bruno Maresca distingue de ce point de vue d'un côté « un » mode de vie, au singulier, désignant « une société dans son ensemble ou une aire culturelle partageant un référentiel commun de conditions matérielles, de normes et de valeurs », et de l'autre « des » modes de vie, au pluriel, « propre à chaque individu ou groupe d'individu, qui déclinent à leur façon le mode de vie occidental, en fonction de leur groupe social, de leur contexte résidentiels, de leurs moyens socio-économiques ».

Incarner les modes de vie par le quotidien

Malgré les apports de la notion de « modes de vie » pour penser les éléments systémiques de nos pratiques du quotidien et révéler la diversité de ces pratiques selon les publics, une difficulté persiste : **il est difficile de traduire concrètement ce que l'on entend par « modes de vie »** et d'en tirer les implications pour les collectivités territoriales en termes de politiques publiques, que ce soit pour agir sur les pratiques individuelles (proposer des alternatives, inciter ou sensibiliser) ou sur l'environnement de ces pratiques (infrastructures publiques).

Ainsi, comment peut-on incarner la notion de modes de vie dans des situations du quotidien⁴ ? Comment l'acteur public peut-il utiliser cette grille d'analyse pour accompagner ses usagers vers des pratiques plus soutenables ?

L'objectif de ce document est de **proposer des entrées thématiques qui illustrent l'intérêt de chausser les lunettes des « modes de vie »** pour interroger la soutenabilité de nos pratiques et le rôle de nos politiques publiques. En effet, derrière cette notion se cachent des réalités concrètes : la façon de manger (chez soi ou au restaurant), de se déplacer (pour aller au travail, en vacances, faire des courses ou voir des amis), de se loger (meubler son logement, recevoir ou non du monde chez soi), de consommer, de se détendre, etc. Les politiques les ciblent le plus souvent (politiques de mobilité, de logement), mais sans englober totalement toutes les facettes de ces pratiques (ex. quelle place pour la socialisation dans la mobilité, le logement, etc. ?).

En s'inspirant des catégories de la convention citoyenne pour le climat⁵, ce rapport propose cinq pratiques du quotidien : se loger, se déplacer, travailler, rencontrer et consommer.

Chacune de ces thématiques fait l'objet d'une fiche synthétique intégrant des éléments de définition, des repères statistiques, des tendances et une liste d'enjeux pour les collectivités locales. Plus qu'une recension exhaustive du sujet, ces fiches doivent être comprises comme une entrée en matière, une incitation à s'intéresser aux modes de vie par des pratiques du quotidien reliées entre elles.

4. Ce travail demeure limité en termes « d'incarnation » : il ne propose pas de mises en situation concrètes, qui donnerait du sens sur le quotidien de persona. À ce titre, l'ADEME propose des analyses intéressantes dans le cadre de sa démarche Transition(s) 2050 : https://librairie.ademe.fr/cadic/6939/feuilleton_modes_de_vie_transitions2050_ademe.pdf.

5. La convention comprenait cinq groupes thématiques : se nourrir, se loger, travailler et produire, se déplacer et consommer. Dans le présent document, nous avons intégré « se nourrir » dans la consommation, et nous avons proposé une autre entrée plus transversale, sur la socialisation (« je rencontre »).

Synthèse des enseignements de l'étude

La lecture des cinq fiches thématiques, au-delà des faits saillants propres à chacune d'entre elles, fait apparaître plusieurs enseignements transversaux :

► Des modes de vie de plus en plus diversifiés

Les cinq fiches mettent au jour une grande diversité des modèles familiaux, des choix résidentiels, des aspirations de travail, des rythmes de vie ou des modalités d'être mobile. L'intérêt de la notion de « modes de vie » est aussi de montrer les liens entre ces catégories : par exemple, les comportements d'achat sont très liés aux modalités d'habiter et de se déplacer, entre autres variables.

S'il paraît difficile de dresser une typologie générique de modes de vie, il serait opportun, pour certaines entrées thématiques, d'affiner des idéaux-types de pratiques pour accompagner plus finement les publics en fonction de leurs besoins. Les fiches soulignent l'intérêt de cette approche centrée sur les usages pour adapter la production de logements, élaborer des discours ciblés sur la consommation responsable ou encore pour identifier les mobilités contraintes.

► Des entrées qui constituent des points névralgiques de nos modes de vie

La mobilité et la localisation du domicile constituent des pivots de l'organisation de la vie quotidienne et des modes de vie, qui ont des impacts conséquents sur d'autres pratiques comme la consommation. Le travail et la socialisation demeurent aussi des éléments importants de l'organisation du quotidien, dont le poids peut être variable selon les individus.

Pour l'acteur public, cela incite à inclure dans des actions sur des pratiques soutenables – comme la réduction à la source des déchets ou la consommation responsable – une réflexion plus globale sur les conditions de mobilité, les rythmes de vie et les formes d'habiter le territoire, qui peuvent grandement influencer ces pratiques.

► S'intéresser aussi « au » mode de vie occidental

S'il importe de saisir la diversité des pratiques pour accompagner de façon plus fine chaque public vers la transition écologique, on ne saurait faire l'économie du pouvoir structurant de notre mode de vie « occidental ». Celui-ci se traduit par des réalités diverses, qui influencent les modes de vie quels qu'ils soient : l'héritage de décennies d'aménagement du territoire favorisant la voiture individuelle, l'organisation des modes de production, l'individualisation de la société, la diversification des modèles familiaux, la mobilité comme marqueur de la modernité, la société de consommation, l'aspiration au logement individuel (de préférence une maison), la société du loisir, etc. Ce mode de vie « occidental » conditionne fortement le quotidien et limite un changement vers des pratiques plus soutenables. Pour une collectivité locale, il s'agit dès lors de bien intégrer ce cadre dans les accompagnements individuels qu'elle pourrait mettre en place, mais aussi de contribuer à transformer, à son échelle, ce cadre structurant. De ce point de vue, plusieurs leviers existent : l'aménagement du territoire, la réglementation des horaires d'ouverture des commerces, la promotion du télétravail, la mise en œuvre du zéro artificialisation nette, les règles d'achat public, etc.

► Saisir la dimension sensible des modes de vie

L'analyse des modes de vie ne doit pas éluder la dimension sensible, émotionnelle qui guide nos actions du quotidien : habiter, ce n'est pas seulement vivre dans une maison ou un appartement, c'est un rapport plus global à son logement, son territoire de vie et

son environnement. Un déplacement en voiture peut s'expliquer pour certains publics par les bénéfices fonctionnels de ce moyen de déplacement, lorsque d'autres auront un attachement tel à leur voiture qu'ils n'imaginent pas d'autres solutions. La consommation va plus loin que le simple acte d'acheter, et révèle un rapport plus ou moins affectif à un objet, ou une façon d'afficher son identité.

C'est en ce sens que plusieurs enjeux soulignent, pour l'acteur public, l'intérêt de saisir cette dimension sensible des modes de vie et de prendre en compte les normes sociales qui contribuent à façonner ces représentations, ces affects (l'attachement à la voiture, le sens accordé au travail et à la consommation responsable).

Modes de vie j'habite

AU SOMMAIRE

▼
Exposé :
actualité,
définitions, ...

▼
Statistiques :
chiffres,
graphiques, ...

▼
Tendances :
évolutions benchmark, ...

▼
Enjeux :
Métropole
de Lyon, ...

▼
À retenir

▼
Seulement

24 %

des ménages sont
constitués par une
famille « couple +
enfants ».

▼

4,1 millions

de personnes mal
logées en France
et **12 millions** en
situation de fragilité
dans leur logement.

POURQUOI S'INTÉRESSER AUX MODES D'HABITER

Le secteur du bâtiment représente 43% des consommations énergétiques annuelles françaises et il génère 23% des émissions de gaz à effet de serre (GES) français (Gouvernement, 2020). La transition vers une sobriété énergétique et constructive de ce secteur passe par un changement des procédés constructifs, mais elle implique aussi des enjeux bien plus vastes. Car au-delà d'une construction durable, les modes d'habiter sont au cœur de nos façons de nous déplacer, de consommer, de vivre dans un territoire, d'être en relation avec autrui ; autrement dit, de nos modes de vie.

Les modes d'habiter sont pluriels et s'incarnent à trois échelles spatiales au moins :

▶ Le logement : la localisation, la surface, les équipements, le rangement, le voisinage, les espaces communs ; liés à des besoins de praticité, d'intimité, de sécurité, de proximité, etc.

▶ Les territoires de vie : les pratiques quotidiennes se déploient à partir du logement, on parle alors (parfois abusivement) de modes d'habiter urbain, rural ou périurbain. On y retrouve les phénomènes de ségrégation, mixité, exclusion et de gentrification, produits par les choix sous contrainte de localisation résidentielle.

▶ L'environnement au sens large : les modes d'habiter reflètent la relation, à la fois sensible et fonctionnelle, qu'entretient l'être humain avec son environnement. Comprendre les manières dont les individus, seuls et en interactions, transforment leur environnement pour répondre à leurs besoins, est nécessaire pour identifier l'impact des sociétés sur les milieux.

Une action sur les modes de vie doit intégrer l'ensemble des valeurs, des représentations et des pratiques qui sous-tendent les aspirations de logement (seul/à plusieurs, jardin individuel/collectif), les choix résidentiels (centre/périphérie) et le rapport géographique au monde (modes de déplacement et de consommation). S'intéresser aux modes de vie permet d'éclairer les conséquences des arbitrages à prendre pour relever les défis et débats en cours sur la ville de demain : le pavillonnaire est-il un mode de développement urbain soutenable ? La proximité peut-elle réduire nos besoins de mobilité ? Quelle mixité résidentielle contre la ségrégation et la gentrification ? Comment orienter les pratiques tout en considérant le pluralisme des pratiques et des territoires ?

▶ AUTEUR :
Benjamin Pradel

L'habiter est un phénomène anthropologique

Habiter relève, dans le sens commun, d'une forme de présence au monde et à autrui dans un lieu singulier (Paquot, 2000). Dit autrement, habiter c'est, dans un espace et un temps donné, tracer un rapport au territoire et à ses habitants en leur attribuant des qualités qui permettent à chacun de s'y identifier. Ce fait est anthropologique et concerne toute l'espèce humaine. Il s'exprime à travers les activités pratiques dans des objets meubles et immeubles.

En pratique, cela revient à s'approprier et à pratiquer l'espace pour dessiner les contours d'un «chez-soi» fonctionnel et symbolique («mon» immeuble, «mon» quartier) répondant à des besoins spécifiques dans une volonté de différenciation sociale et d'individuation. Ces modes d'habiter dépendent de variables sociodémographiques (âge, genre, niveau d'étude, niveau de revenus, etc.) et s'observent dans la manière dont les pratiques du quotidien (travail, loisirs, consommation, mobilité, rencontre, alimentation, etc.) interagissent avec un espace géographique plus ou moins contraignant (la personne choisit-elle d'aller dans un commerce de proximité ou d'aller dans un supermarché plus loin ? Participe-t-elle à la vie du voisinage ?).

Il y a autant de modes d'habiter que d'individus

Habiter ne se décline pas de la même manière selon les époques, les cultures, les genres, les âges de la vie et l'habitation est profondément marquée par ces différentes dimensions. Si l'habiter est un phénomène général, il y a autant de manières d'habiter que d'individus (Ségaud, 2010). Les manières de se déplacer, d'organiser ses activités du quotidien, de choisir sa localisation résidentielle (école, famille, travail, environnement, etc.) se diversifient autant que les formes familiales (monoparentalité, homoparentalité, familles nombreuses, recomposées ou nucléaire, etc.), des ménages (colocation, cohabitation intergénérationnelle, personnes seules, sous-location, etc.) ou encore du travail (télétravail, mi-temps, travail mobile, horaires décalés ou flexibles, etc.). Tout cela démultiplie les modes d'habiter, en fonction des attentes et besoins différenciés pour le territoire de vie comme pour le logement. Ainsi, la production de mètres carrés ne répond plus à l'hétérogénéité des modes de vie actuels et le développement urbain reste souvent en retard par rapport à l'évolution des modes d'habiter. Cela n'empêche pas d'esquisser des typologies pour adresser au mieux les besoins des habitants.

L'habiter, c'est une relation avec un milieu

Cette expression «mode d'habiter» renvoie aux manières de pratiquer, de penser, de dire les différents espaces, territoires et lieux qu'habitent les individus et les groupes, sans nécessairement y vivre au quotidien (Morel-Brochet et Ortar, 2014). Avec l'essor des mobilités, l'habiter s'est largement désolidarisé de la seule relation au logement pour désigner la forme de relation qui s'établit entre les lieux d'une part et les individus d'autre part (Mathieu, 2016) : chaque habitant «habite» un ensemble de lieux, son habitat ne se limitant pas à son logement, mais à tous les lieux qu'il «touche». Les lieux, qu'ils soient situés dans l'atmosphère, les océans et les continents et quelle que soit leur biodiversité, sont alors tous habités parce que traversés et marqués avec des degrés d'intensité variables par les êtres humains. Le mode d'habiter permet alors d'appréhender de manière large les interactions hommes-milieux dans une dimension d'écologie localisée (Mathieu, 2014) et penser alors l'empreinte et les externalités de ces modes sur l'environnement.

L'évolution des formes du ménage

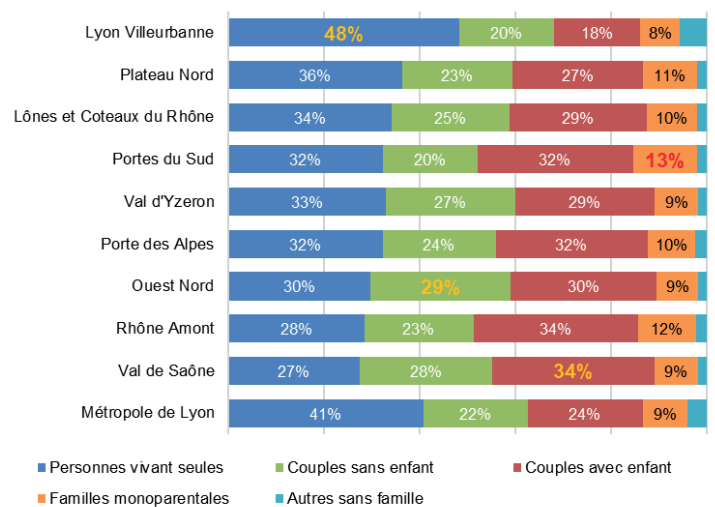
En France, seulement 43% des ménages sont constitués de famille avec enfants (INSEE, 2020). Ce chiffre n'atteint que 33% à l'échelle de la métropole (UrbaLyon, 2020). Par contraste, plus de 20% des personnes de plus de 15 ans en France vivent seules et 41% sont dans cette situation dans la métropole. Ce sont avant tout les plus de 65 ans qui, en 2050, seront plus de 20 millions en France et dont l'offre de logement devra absorber leurs besoins spécifiques. Ce sont aussi les moins de 30 ans dont l'accès à un logement en propre se fait de plus en plus tardivement (décohabitation et mise en couple plus tardive, ressources financières contraintes) et dont les aspirations en matière résidentielle sont de plus en plus contraintes (renoncement à la propriété, à la localisation voulue et à la surface nécessaire) (Urbalyon, 2022).

Un besoin d'espace et de logements différents

En 60 ans, la taille moyenne des Français a pris 7 cm mais la hauteur sous plafond des appartements a perdu 27 cm et les logements neufs ont perdu en moyenne 10 m² en 30 ans (colloque EPFIF). C'est à l'âge où l'on a potentiellement besoin de plus de surface (quand la famille s'agrandit) qu'elle vient le plus à manquer. Les 34-44 ans disposent en moyenne de 37 m² par personne, soit près de deux fois moins que les plus de 60 ans qui ont 64 m² (Qualitel, 2020). Or, plus les habitants sont satisfaits des surfaces, notamment pour le rangement, plus le logement leur semble qualitatif alors que les caves et greniers disparaissent : 36% des logements de moins de dix ans en disposent contre 65% de ceux de plus de dix ans. La construction va donc dans le sens contraire des besoins relatifs aux modes de vie, même si certains prônent de limiter les surfaces pour réduire l'empreinte carbone des logements à 20 m² pour une personne seule et 40 à 80 m² pour 4 personnes (Euractiv, 2021).

Chiffres clés

- ▶ **33%** c'est le taux de ménages constitués d'une famille avec enfant dans la métropole de Lyon.
- ▶ **57%** des logements en location dans Lyon sont possédés par des multipropriétaires.
- ▶ **5,4** demandes pour une chambre libre en colocation à Lyon.
- ▶ **10** demandes enregistrées pour une attribution d'un logement social à Lyon en 2020.



Portait de territoire, Typologie des ménages en 2015, Urbalyon

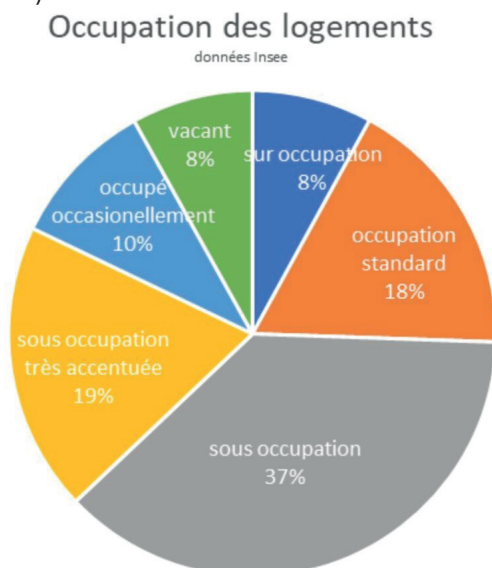


Baromètre Qualitel 2020

Faut-il encore construire des logements ?

Alors qu'en 1970, chaque logement avait en moyenne 3 occupants, il n'y en a aujourd'hui plus que 2,2. Deux phénomènes s'observent. D'une part, le nombre de personnes par logement a diminué alors que la taille des logements s'accroissait. Cette tendance est très portée par l'accroissement de la taille des maisons individuelles, hors des zones tendues, et un nombre réduit de personnes chez les ménages propriétaires occupants (séparation, veuvage, décohabitation, maintien à domicile). D'autre part, la taille des appartements a réduit et les ménages seuls augmentés (famille monoparentale, célibataire, etc.). Aujourd'hui, parce que les affectations sont loin d'être optimales, il existe finalement une sous-occupation globale du parc de logements : $\frac{3}{4}$ des logements sont, soit vacants, soit sous-occupés, soit occupés occasionnellement.

À Lyon, 88,8% des logements du territoire sont habités mais en 2021, 17736 hébergements étaient vides depuis plus de deux ans et 84266 en incluant ceux de moins de deux ans (Lyon Capitale, 2021). Et la part des résidences principales diminue au profit de résidences secondaires et logements occasionnels qui, en 5 ans, ont augmenté de 74% à Lyon. Enfin, les ménages propriétaires de 5 logements ou plus se partagent 57% des appartements en location. (La Tribune de Lyon, 2022).



Vers une sobriété immobilière et solidaire, Groupe RBR-T (Plan Bâtiment Durable, 2020)

Un mal logement tenace

La France compte 4,1 millions de personnes mal logées et plus de 12 millions dans une situation de fragilité par rapport au logement. Lyon compte ainsi 18500 personnes à minima sans domicile personnelle (Urbalyon, 2021) et plus de 2500 personnes sans-abris. De plus en plus de personnes solvables sont concernées par le loyer trop cher, le congé, les impayés, les expulsions et l'impossibilité de se reloger à l'identique dans le parc privé. Avec les familles, le nombre de personnes isolées dans ces situations augmente comme les jeunes adultes. À Lyon, les nouvelles demandes d'hébergement et de logement temporaire ont grimpé de 15% et les demandes en attentes de 24% entre 2018 et 2019. Et la pression s'accroît : sur le territoire de la métropole, un logement social a été attribué en 2019 pour 7 demandes ; en 2020, on a enregistré 10 demandes pour 1 attribution.

Les nouvelles pratiques dans le logement

Le logement doit aussi intégrer de nouvelles pratiques : 4 Français sur 10 ne disposent pas de bureau ou de coin bureau dans leur logement et 34% estiment que leur logement n'est pas adapté au télétravail (Qualitel, 2020). Le logement doit aussi anticiper les transformations de la mobilité : 35% des garages ne servent plus à ranger la voiture (Pradel, 2018). De même, la recharge des vélos à assistance électrique, les gabarits des vélos cargos et les vélos longtail interrogent d'ores et déjà les locaux des copropriétés, tout comme les engins de déplacement personnel (ex. : trottinettes) et les micro-véhicules électriques les parkings.

1# Habiter ensemble

Les formes d'habiter à plusieurs se développent au fil des âges de la vie et des ressources associées. D'abord, la décohabitation enfant/parent est plus tardive et les recohabilitations forcées ne sont pas rares face aux accidents de la vie. Plus choisi, l'habitat groupé (coopératif, participatif, autopromotion) produit des formes d'habiter entre mixité et sélection sociale. En France, les projets participatifs décollent doucement avec 270 opérations portées et 450 en préparation en 2021 (Association Habitat Participatif France, 2022). En Suisse, on estime à 5% le parc immobilier construit sur ce mode et à 15% en Norvège. Les colocations et coliving se développent aussi, à tous les âges de la vie, entre choix et contraintes face à un marché du logement en hausse. En 2020, en France, 58% des candidats à la colocation sont étudiants et 36% sont actifs (Locservice, 2020). Enfin, les béguinages ou lotissements fermés attirent les retraités comme alternatives aux institutions et au vieillir seul.

2# Habiter polytopique

Les habitants fréquentent de plus en plus de lieux autres que la maison : en journée, 2/3 des habitants quittent leur commune (INSEE, 2016) ; en semaine, 1/4 des plus de 18 ans n'habite pas 7 jours sur 7 au même domicile et 64% des Français le quittent une semaine par an (INSEE, 2015). La double résidence, le coworking, la villégiature, les locations temporaires, le double bureau, les missions professionnelles, multiplient les lieux de l'habiter. Cet «habiter polytopique», constitué d'un nombre croissant de lieux de référence éloignés les uns des autres (Stock, 2006), favorise une absence au domicile, source de nouveaux besoins (sécurité, automatisation, connectivité, lien de voisinage, etc.).

3# Habiter son quartier

L'aspiration à la proximité est sûrement un corollaire de celle à la mobilité. L'importance donnée aux sociabilités de voisinage, aux mobilités alternatives, et à l'offre de service de proximité s'inscrivent dans une approche de l'habiter où le cadre de vie est considéré comme un élément central de bien-être. Le modèle de «la ville du quart d'heure» qui se diffuse dans les cœurs de ville, reste à incarner dans les périphéries périurbaines autour de la densification de la vie locale du pavillonnaire et des centres-bourgs.

4# Habiter mobile

Une forme d'habiter mobile se retrouve de plusieurs façons :

- avec des *tiny-house* et des camping-cars pour un habitat mobile, à l'image des travailleurs saisonniers ;
- avec la recherche d'«habiter la mobilité» durant les déplacements domestiques ou professionnels (train, avion, bus, tram, etc.) pour ne plus les considérer comme des temps perdus ;
- avec l'importance prise par les «mobilités réversibles» (Kaufmann, 2005) dont la qualité première est d'assurer un retour rapide chez-soi, quelle que soit la distance.

Dès lors, la mobilité sans entrave érigée en valeur de la modernité s'articule avec un désir d'ancrage et de chez-soi d'autant plus important qu'il permet d'en supporter les effets négatifs (temps et inconfort des trajets).

5# Habiter sobre

L'aspiration à réduire son empreinte écologique s'incarne à toutes les échelles de l'habiter. La localisation résidentielle peut être orientée par les possibilités de déplacements durables (transports en commun, proximité, piste cyclable, etc.). Le réemploi, le recyclage, et la réparation s'invitent dans la maison tout comme l'autoconsommation et l'isolation pour des raisons tant économique qu'écologique. Les capacités de chacun à s'engager dans la sobriété dépendent en partie des inégalités de logement : accès, vétusté, surface, etc. La prise de conscience est alors inégalement répartie en fonction des catégories sociales, certaines ayant les moyens de choisir la sobriété alors que d'autres, sobres par contraintes, aspirent davantage à s'en détacher.

TENDANCES/BENCHMARK

Build in My Backyard

La démarche BIMBY est de pouvoir étendre sa maison en construisant une habitation supplémentaire dans le jardin pour l'adapter aux besoins évolutifs (chambre d'amis, salle de jeu, accueil de parents âgés, bureau, etc.). Elle permet aussi de densifier l'habitat urbain de manière diffuse en favorisant la construction de maisons individuelles au cœur des quartiers pavillonnaires. Permise par la réglementation, accompagnée par les municipalités, des milliers de logements pourraient être construits chaque année sans créer d'étalement urbain (mais avec une artificialisation des sols), sans coûts pour les collectivités.



FOCUS

De la colocation au coliving, un choix contraint ?

Rencontrer des personnes, réduire son budget logement, profiter d'un espace plus grand : la colocation attire les étudiants avant tout, mais aussi de plus en plus d'actifs et, dans une moindre mesure de retraités. La demande est telle que l'on considère des marchés tendus dans ce domaine avec, à Lyon, 5,4 demandes pour 1 chambre libre (LocService, 2020). Dans le prolongement de la colocation, le coliving arrive peu à peu pour les jeunes actifs qui se regroupent selon leur centre d'intérêt et leur proximité de métiers. Investi par les professionnels de l'immobilier, le modèle se fonde généralement sur un principe hôtelier. Le colocataire paie un forfait tout-inclus (électricité, ménage, charges), pour obtenir des prestations impossibles à avoir seul face la hausse généralisée des loyers. Ces modes d'habiter sont souvent présentés sous un bon jour ou comme une évidence pour la génération des années 1980-1990. Ils entrent dans une trajectoire résidentielle où s'intercalent, entre la décohabitation parentale et l'accès à un chez-soi en propre, toutes sortes de modalités d'habiter entre optimisation des budgets logements et aspirations nouvelles. Ils ne correspondent souvent plus aux besoins à partir de la mise en couple, du premier enfant qui arrive plus tardivement ou de l'accès à un revenu permettant de prétendre au marché de l'immobilier classique.

Les pratiques circulaires domestiques

L'économie circulaire domestique regroupe les pratiques de recyclage, mais aussi de réparation, réemploi, revalorisation des objets, mais aussi de mutualisation, prêt et location, qui permettent d'en étendre et intensifier l'utilisation. Le logement, selon ses caractéristiques, facilite ou limite ces pratiques : une cuisine trop petite pour y installer des bacs de tri, un garage-atelier pour réparer, un jardin pour composter, des voisins pour partager, une toiture pour installer des panneaux photovoltaïques, etc. La production de logements écologiques doit intégrer ces pratiques émergentes circulaires des modes d'habiter.

L'habitat collectif mixte et serviciel

La construction de logement collectif s'hybride pour offrir des services intégrés au bâtiment dans une perspective d'innovation sociale et d'offre bonifiée. Cela permet la mutualisation des coûts des services pour les habitants (atelier réparation vélo, toit jardiné, salle commune, etc.) ou de valoriser une forme de proximité par l'intégration des besoins au plus près du logement (garde d'enfant, salle de sport, laverie, AMAP, etc.) en pieds d'immeuble. Ouverts sur l'extérieur, les programmes mixtes peuvent rapprocher les fonctions à l'échelle urbaine en proposant des locaux en rez-de-chaussée pour accueillir les énergies vives du quartier (associations caritatives, pépinière d'entreprises, etc.) et rapprocher les occupants (crèche et EPHAD, entreprise et association, etc.).

Partir des usages pour adapter la production de logements

À tous les niveaux de considération de la production des logements, l'adoption d'un regard «habitant centrique» à la place d'une approche en termes «d'habitant moyen» ou «ordinaire» devient indispensable pour accompagner l'évolution des besoins. À grande échelle, l'analyse des modes d'habiter peut accompagner les grandes décisions en matière d'élaboration des documents d'aménagement (PADD, PLUi-H, etc.). À petite échelle, la maîtrise d'usage, consistant à rapprocher acteurs du logement et habitant, pourrait être mobilisée. Si elle l'est dans les projets d'aménagement, elle intègre peu à peu le secteur de la construction dans le neuf.

Réhabiliter et accompagner les modes de vie périurbains

Le mode de vie périurbain basé sur l'automobile, la propriété et la maison individuelle est mis en avant comme un modèle non soutenable à opposer à la ville dense basée sur la proximité. Ce périurbain est néanmoins plus divers qu'il n'y paraît, entre propriétaires pauvres et aisés, petit habitat collectif et maison individuelle, déplacement automobile et accès TER, etc. Il faut aussi en considérer les ressources : sols perméables, jardins nourriciers, réserve de biodiversité, densification potentielle, vie sociale de voisinage, engagement citoyen, etc. Les collectivités peuvent ainsi repérer la variété des modes de vie périurbains pour proposer des politiques publiques adaptées : autoroute à vélo, petites gares, aide à l'isolation, dynamisation des centres-bourgs, etc.

Proposer des logements accessibles

Comment avoir une offre de logements abordables pour des publics diversifiés afin de répondre à l'évolution des modes de vie (demande de proximité, transformation des mobilités, consommation alternative) ? Face à d'un côté un parc habitat neuf qui n'est pas toujours adapté aux nouveaux publics et besoins et de l'autre côté des mécanismes d'affectation de logement à l'échelle collective pas toujours optimaux (attribution des HLM, concentration de l'offre dans les territoires denses, etc.), une meilleure affectation de l'offre aux besoins nécessite des changements structurels. Cela passe notamment par la maîtrise du foncier via des « foncières » publiques ou à vocation sociales, le développement d'architectures et logements modulaires, la réhabilitation de l'ancien et la reconversion de l'existant (friches), l'aménagement de l'attractivité des territoires détendus, etc.

Anticiper et répondre aux besoins existants et à venir

Deux phénomènes sont à anticiper :

- Le vieillissement de la population : en 2030, un Français sur deux aura plus de 50 ans. Difficile de construire 20 millions de logements pour des seniors qui boudent les institutions collectives. Ils formeront un nouveau type d'habitants avec une bonne espérance de vie, une certaine aisance financière, une mobilité accrue et une maîtrise du numérique dont la demande doit être anticipée.
- Les difficultés d'accès au logement des plus jeunes : la chambre étudiante, la colocation ou le coliving, bien vécus un certain temps, ne correspondent pas aux besoins à partir de la mise en couple puis du premier enfant. Faciliter et permettre un parcours résidentiel ascendant et choisi, en assurant un accès au marché locatif à tous les âges de la vie, est un enjeu de taille qui se heurte au fonctionnement du marché du logement.

à retenir

Les modes d'habiter se réfèrent à la relation que les individus et les collectifs entretiennent avec leur logement, leur territoire de vie et leur environnement au sens large. Selon les individus et les groupes sociaux, le mode d'habiter sera approprié différemment, pour en faire un chez-soi, fonctionnel ou symbolique, permettant de déployer une trajectoire de vie. Une lecture fine de ces modes d'habiter est importante pour engager un changement des modes de vie vers plus de soutenabilité, tant le logement est le pivot central dans l'organisation de la vie quotidienne.

Les valeurs, représentations et pratiques en matière d'habiter s'inscrivent dans des tendances de fond : aspiration à la propriété d'une maison individuelle, vieillissement de la population, familles recomposées, difficultés à trouver des logements abordables. Mais les modes de vie témoignent aussi d'évolutions plus rapides : volonté d'habiter ensemble (colocation, *coliving*, habitat groupé), dans son quartier, sur plusieurs lieux, ou de façon mobile (*tiny-house*, camping-cars) et évolutive. La sobriété s'invite aussi dans les modes d'habiter (pratiques circulaires).

Ces évolutions de modes de vie, volontaires ou subies, interrogent l'acteur public. À moyen terme, certaines tendances lourdes reflètent davantage un besoin d'adapter l'offre de logements aux usages existants et émergents. À long terme, la réponse aux besoins des ménages, notamment en termes de surface, nécessite une meilleure affectation des logements existants et de la réhabilitation, pour proposer une offre accessible ; mais aussi une politique sur l'extension pavillonnaire.

Pour en savoir +

- Association Habitat Participatif France, 2022. « L'habitat participatif » : <https://www.habitatparticipatif-france.fr/?HPFDefinition>
- EPFIF, 2020. « Peut-on encore construire », Colloque organisé par l'EPF Île-de-France en collaboration spéciale avec le Groupe Les Échos - Le Parisien : <https://www.epfif.fr/wp-content/uploads/2021/03/Actes-du-Colloque-2020-web.pdf>
- Euractiv, 2021. « Limiter les mètres carrés par personne pour réduire l'empreinte carbone des logements », 3 mai 2021.
- Gouvernement, 2020. « Construction et performance environnementale du bâtiment », Ministère de la transition énergétique, 28 septembre 2020.
- INSEE, 2015, « La double résidence concerne surtout des jeunes et des retraités parisiens », INSEE Analyses Île-de-France : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285854>
- INSEE, 2016, « De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence », Insee Première : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019022>
- INSEE, 2020, France, portrait social : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4797576?sommaire=4928952>
- Locservice, 2020. « Observatoire de la colocation en France 2020 ».
- Lyon Capitale, 2021. « Dans la Métropole de Lyon, plus de 17 000 logements sont vacants depuis deux ans », 2 novembre : <https://www.lyoncapitale.fr/actualite/dans-la-metropole-de-lyon-plus-de-17-000-logements-sont-vacants-depuis-deux-ans>
- Mathieu Nicole, 2014, « Mode d'habiter : un concept à l'essai pour penser les interactions hommes-milieux » in. Robert Chenorkian, Samuel Robert (dir.) Les interactions hommes-milieux, Quae, 97-130
- Mathieu Nicole, 2016, « Modes d'habiter », Choné A., Hajek I, Hmman P (dir.), *Guide des humanités environnementales*, Septentrion, pp.567-581.
- Morel-Brochet Annabelle et Ortat Nathalie , 2014, « Les modes d'habiter à l'épreuve de la durabilité », *Noroi* [En ligne], 231, 30 juin 2014.
- Paquot Thierry, 2000, « Demeure terrestre. Pour une philosophie de l'architecture et de l'urbain », Lausanne, EPFL.
- Plan Bâtiment durable, « Vers une sobriété immobilière et solidaire. », 11 juillet 2022 : <http://www.planbatimentdurable.fr/vers-une-sobriete-immobiliere-et-solidaire-a1598.html>
- Pradel Benjamin, 2018, « Les usages du garage ou la domestication du mouvement dans l'habitat », Leroy Merlin Source, <https://www.leroymerlinsource.fr/habiter/les-usages-du-garage-ou-la-domestication-du-mouvement-dans-lhabitat/>
- Pradel Benjamin, 2022, « Le logement mis en pièce », Paris Sud Aménagement, à paraître.
- Qualitel, 2020, « Baromètre QUALITEL 2020. Logement : à la conquête de l'espace », étude réalisée par ISPOS pour l'Association QUALITEL, 2 600 personnes, représentatives de la population Française âgées de 18 ans et plus interrogées. Publication octobre 2020. Création & production Puzzle.
- Ségaud Marion, 2010, « Habiter » in. *Anthropologie de l'espace, Habiter, fonder, distribuer, transformer*, Armand Colin, Collection U.
- Stock Mathis, 2006, « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles. », *Espaces Temps.net* [En ligne], Travaux, | Mis en ligne le 26 février 2006, consulté le 26.02.2006. - <https://www.espacestemp.net/articles/hypothese-habiter-polytopique/>
- La Tribune de Lyon, 2022. « Immobilier, ces multi-propriétaires qui possèdent le centre-ville de Lyon », David Gossart, 23 mars.
- Urbalyon, 2020. « Portrait de territoire », Métropole de Lyon : <https://www.urbalyon.org/fr/portrait-de-territoire-metropole-de-lyon>
- Urbalyon, 2021. « Le sans-abrisme : synthèse et focus sur les femmes et les personnes sortant d'institutions » - <https://www.urbalyon.org/fr/SyntheseSansAbrisme?from=obs>
- Urbalyon, 2022. « Attentes et choix résidentiels des jeunes adultes dans l'aire métropolitaine lyonnaise ». - <https://www.urbalyon.org/fr/ChoixResidentielsJeunesAdultes?from=obs>

Modes de vie je me déplace

AU SOMMAIRE

▼
Exposé :
actualité,
définitions, ...

▼
Statistiques :
chiffres,
graphiques, ...

▼
Tendances :
évolutions benchmark, ...

▼
Enjeux :
Métropole
de Lyon, ...

▼
À retenir

1,3

Taux d'occupation
moyen des véhicules
(1,03 pour aller
travailler).

54%

Part modale de
la marche et des
transports en
commun dans la
métropole en 2015.

POURQUOI S'INTÉRESSER À LA MOBILITÉ

Les possibilités de déplacement et de communication permettent aux habitants d'organiser leurs activités et relations sociales dans l'espace-temps du quotidien, et conditionnent des choix de plus long terme comme la localisation résidentielle ou professionnelle. L'augmentation des vitesses, des fréquences et des échelles de ces déplacements, via la mobilité rapide (train, avion, voiture) et la numérisation des échanges, rendent aujourd'hui possible de nouvelles pratiques qui font évoluer les modes de vie et les territoires : habiter loin de son travail et faire la navette chaque jour ou télétravailler, partir en vacances loin pour un temps très court, conserver des liens proches malgré les distances, démultiplier les activités à la journée, acheter et se faire livrer depuis son salon, etc.

Un idéal de liberté... et un facteur de contrainte

Si la mobilité multiplie les possibilités d'organisation dans les modes de vie, il est évident que tout le monde ne dispose pas du même outil et ne s'en sert pas de la même façon.

► Facteur de liberté, elle est aussi génératrice de fatigue lorsque les déplacements s'enchaînent sans pause, ou dans des conditions stressantes ;

► Créatrice de nouvelles sociabilités, elle peut peser sur les relations familiales quand les membres d'un foyer ne font que se croiser ;

► Vectrice d'intégration, elle engendre aussi des inégalités entre ceux qui peuvent choisir quand et comment bouger et ceux qui subissent leurs déplacements.

La mobilité, point névralgique des modes de vie

Marqueur d'une certaine modernité où le mouvement est valorisé, la mobilité participe à rendre les modes de vie plus complexes, là où dominait, auparavant, l'image d'une société stable dans ses pratiques et ancrages collectifs. Les mots « transports » (renvoyant aux infrastructures techniques : le véhicule, la multimodalité) et « déplacements » (renvoyant au rapport à l'espace : le trajet, la vitesse), ne suffisent d'ailleurs pas à comprendre cette évolution.

Une action publique qui veut s'intéresser à la mobilité doit plus largement inclure le rapport social d'un changement de lieu et l'ensemble des actions issues d'arbitrages sous contrainte de la part des habitants qui expliquent pourquoi et comment ces derniers se meuvent (ou pas) dans les territoires. Autrement dit, il s'agit de décrypter chaque mode de vie.

► AUTEUR :
Benjamin Pradel

DÉFINITIONS

Un mode de vie occidental proprement mobile

Terme central du XXI^e siècle, la mobilité embrasse la grande échelle des mouvements des personnes, objets, capitaux et informations à travers le monde, ainsi que les processus plus locaux des déplacements quotidiens, des mouvements dans les espaces publics et du transport des objets au jour le jour (Hannam, Sheller, Urry, 2006). L'intensité de ces mouvements, en distance et en fréquence, et leurs technologies, sont des caractéristiques du mode de vie occidental qui jouent un rôle majeur dans la transformation de la cohésion sociale et dans la crise environnementale actuelle.

Le quotidien s'organise autour de la mobilité

À l'échelle des individus, la mobilité s'inscrit dans un processus d'appropriation de l'espace comme lieu de vie.

► **Styles de vie** : la mobilité est le reflet des modes de vie particuliers à travers les choix ou les non-choix de localisation des activités familiales, domestiques, professionnelles, de loisirs, amicales, politiques, associatives, etc.

► **Enchaînement** : la mobilité permet d'articuler différentes sphères d'activités par le déplacement et par les communications à distance qui en démultiplient les possibilités. Elle témoigne de la capacité de chacun à passer d'une sphère à l'autre plus ou moins rapidement et fréquemment.

► **Capacités** : passer d'une sphère d'activité à l'autre dépend, d'une part, de compétences (éducation), de normes intériorisées (comme le genre) et de ressources individuelles (économiques, sociales, etc.). Elle dépend d'autre part de l'accessibilité des systèmes de transport et de communication (physique, tarifaire, etc.), de leurs caractéristiques propres (offre) et de l'aménagement du territoire.

La mobilité est une valeur relative

Les discours sur la mobilité portent des valeurs qui structurent les représentations, qui agissent à leur tour sur les choix de vie. Longtemps, la recherche de vitesse, de mouvement et de franchissement ont eu pour finalité une mobilité efficace afin d'accéder à des ressources (emploi, culture, nature, éducation, etc.) et permettre l'intégration sociale. Cette mobilité, considérée comme le « droit des droits », organise les bases de la vie collective, de l'aménagement de l'espace et du fonctionnement de l'économie. Aujourd'hui, cette efficacité, qui a structuré les politiques de mobilité depuis plus de 50 ans, s'enrichit de nouveaux objectifs fixés par les collectivités comme la préservation de la santé, de l'environnement ou l'équité.

La mobilité est multiforme

Chaque forme de mobilité, au cœur de modes de vie, est affaire de choix effectués par les pouvoirs publics (aménagement du territoire, infrastructures, tarification, etc.), par les individus (mobilité active ou motorisée, individuelle ou collective, thermique ou décarbonée, etc.), en fonction de l'organisation sociale (quotidienne ou vacancière, professionnelle ou personnelle, etc.) et spatiale (longue ou courte distance, localisation résidentielle, etc.).

La voiture, cet incontournable des déplacements périurbains

À Lyon, 61% des déplacements centre-périphérie et 88% des déplacements de périphérie à périphérie s'effectuent en voiture même si ces proportions ont baissé respectivement de 10 et 2 points entre 2006 et 2019 (UrbaLyon, 2020). Lorsque les déplacements s'effectuent au sein d'un même bassin de vie, seuls 38% sont fait en voiture, la proximité (marche, vélo) et des alternatives en termes de transport publique aidant. Ainsi, en 2015, seul 26% des déplacements dans Lyon étaient effectués en voiture contre 44% pour l'ensemble de la métropole. D'où la plus grande prise du covoiturage dans les territoires périphériques au centre pour maximiser l'utilité de la voiture.

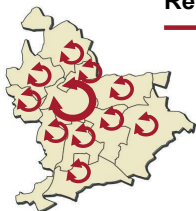
Des alter mobilités, reflet d'une évolution des modes de vie

Dans la métropole de Lyon (Sytral, 2017) le nombre des déplacements automobiles est passé sous la barre de 50% en 2015 (43,9%, -5,3 points en 9 ans) alors que les parts modales des transports en commun (19,8%, +4,4 points) et de la marche (34,1%, +2,6 points) ont augmenté et représentent en cumulé les modes utilisés par le plus grand nombre d'habitants (surtout au centre). Les deux roues concernent 2,2% de la part modale.

Chiffres clés

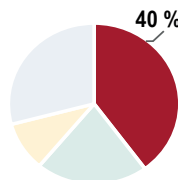
- **38% des ménages du centre n'ont pas de voiture en 2016 (17% pour le reste du territoire).**
- **13,3 millions de Français sont en précarité mobilité.**

Relations internes aux bassins de vie

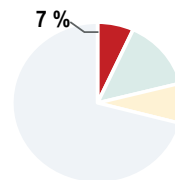


- Le motif travail représente 19 % des déplacements internes aux bassins de vie (EDGT 2015)
- Distance moyenne 2016 : 2,8 Km
- Part modale de la voiture : 38 % (-8 points depuis 2006)
- 17 000 actifs utilisant la voiture depuis 2006

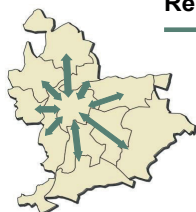
par type de relations



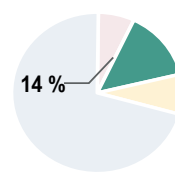
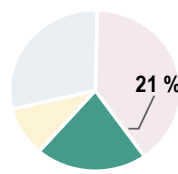
tances domicile-travail cumulées



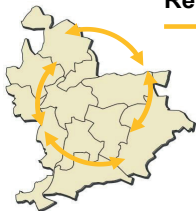
Relations radiales



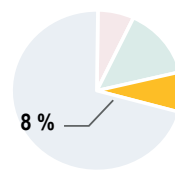
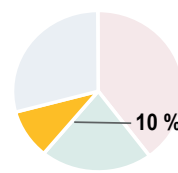
- Le motif travail représente 39 % des déplacements radiaux (EDGT 2015)
- Distance moyenne 2016 : 8,4 Km
- Part modale de la voiture : 61 % (-10 points depuis 2006)
- 10 000 actifs utilisant la voiture depuis 2006



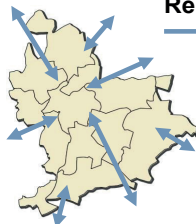
Relations de périphérie à périphérie



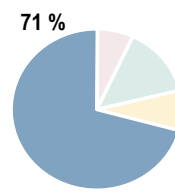
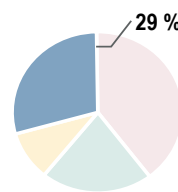
- Le motif travail représente 41 % des déplacements de périphérie à périphérie (EDGT 2015)
- Distance moyenne 2016 : 10,2 Km
- Part modale de la voiture : 88 % (-2 points depuis 2006)
- + 5 000 actifs utilisant la voiture depuis 2006



Relations externes



- Le motif travail représente 49 % des déplacements en lien avec l'extérieur de la Métropole de Lyon (EDGT 2015)
- Distance moyenne 2016 : 30,5 Km
- Part modale de la voiture : 81 % (-4 points depuis 2006)
- + 19 000 actifs utilisant la voiture depuis 2006



STATISTIQUES

La mobilité, une question de temps et de proximité

Les Français se déplacent en moyenne 10h par semaine et 400 km : une distance infranchissable sans voiture, train ou avion. Cependant, il existe une très forte disparité des pratiques (FVM, 2021) :

- Le travail est le premier motif de déplacement quotidien. Chaque semaine, les personnes en emploi consacrent près de 12h à leurs déplacements et 500 km, contre 7h et 200 km pour celles hors emploi. Et si 22% des personnes en emploi ont télétravaillé (INSEE, 2022), dont 25% à Lyon (10% en 2019), cette pratique libère du temps pour d'autres déplacements et rend acceptables des trajets domicile-travail plus importants car moins fréquents.
- Les 10% des Français qui se déplacent le moins y passent en moyenne à peine 10mn par jour (1h par semaine) contre près de 5h par jour (34h par semaine) pour les 10% des Français qui se déplacent le plus.
- Les habitants des villes denses ne se déplacent pas forcément moins que les autres : un francilien parcourt autant de kilomètres chaque semaine que dans le reste du territoire mais y consacre 2 à 3h de plus.
- En France, 30% de la population pratique leurs activités (hors activités sociales) à moins de 9 km du domicile, soit environ 1h aller-retour en vélo.

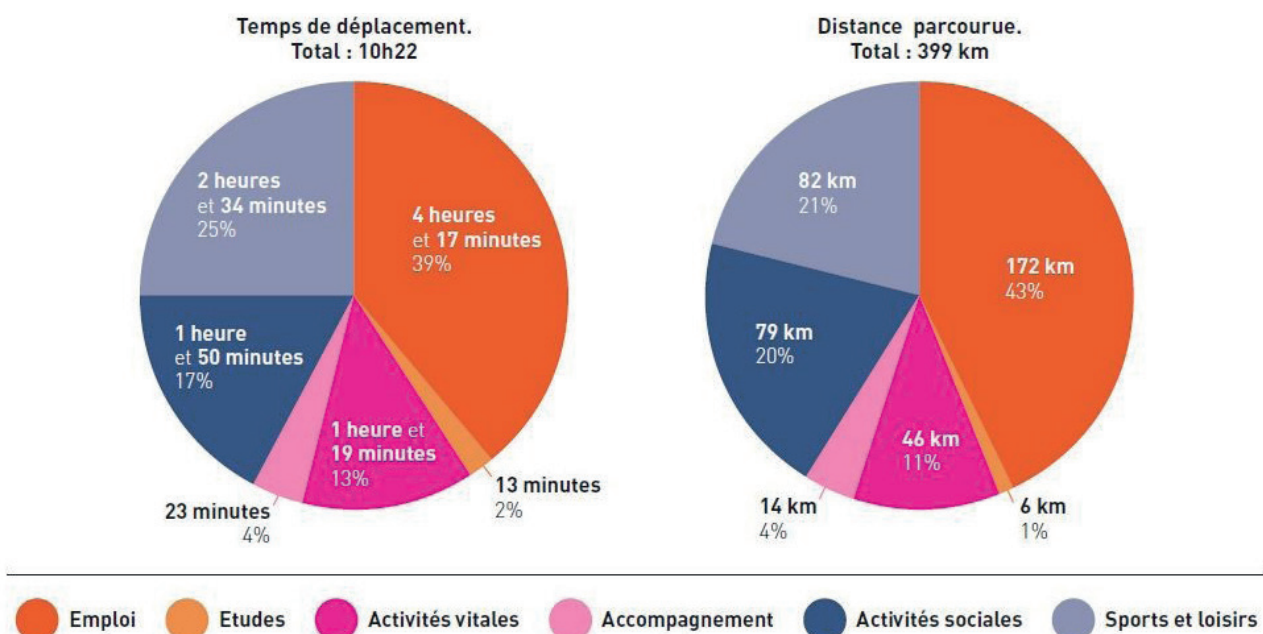
Des aspirations et marges de manœuvre de nouveaux modes de vie

Les aspirations à la proximité et au ralentissement sont au cœur des modes de vie : 82% des Français souhaitent ralentir et s'accorder plus de temps. Ils sont 47% à juger trop important le temps passé dans les transports lorsqu'il est supérieur à 35 mn et 42% associe alors la mobilité idéale à une plus grande proximité. 48% souhaiteraient travailler en proximité. Conscients à 86% de la situation environnementale préoccupante, certains sont prêts à revoir leurs modes de vie : 75% seraient prêts à réduire leurs déplacements et 60% seraient prêts à abandonner l'automobile personnelle ou l'avion (FVM, 2015).

Une précarité de mobilité grandissante

La « précarité mobilité » touche 13,3 millions de Français, soit plus d'un quart de la population des 18 ans et plus (FNH, 2022). Parmi eux :

- 9 millions de Français sont en situation d'insécurité mobilité, cumulant un à trois des critères suivants : une précarité de carburant (3,6 millions), une vulnérabilité mobilité (4,3 millions) et une dépendance à la voiture (5,3 millions).
- 4,3 millions n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transport collectif.



Les déplacements hebdomadaires des Français, Enquête Mobilité et Modes de Vie, Forum Vies Mobiles, L'Obsoco 2022.

Vers des démobilités choisies et d'autres subies

Le télétravail, la dématérialisation des administrations ou la livraison évitent des déplacements mais en induisent d'autres, ceux des livreurs ou des télétravailleurs autour de leur domicile. Les démobilités peuvent aussi être subies, du fait du coût de l'essence, d'absence d'alternatives de transport ou d'un délitement de liens sociaux. La mobilité et son corollaire, l'immobilité, vont devenir une option pour certains tandis que d'autres au contraire se la verront imposée.

Une mobilité de plus en plus militante

La mutualisation des modes et trajets (auto-partage, covoiturage, pédibus, etc.) et la pratique des mobilités alternatives alimentent une certaine vision du partage de l'espace public, de la ville, voire de la société. Sujet politique très approprié, les actions et revendications associées peuvent mener à des conflits ouverts entre les usagers. La mobilité devient un sujet moral, bien au-delà de son utilité fonctionnelle et sociale, et engage des oppositions en termes de défense des modes de vie de plus en plus tendues.

La vitesse valorisée pour des mobilités réversibles

La mobilité réversible, au sens de pouvoir revenir à son point de départ dans la même journée, est de plus en plus effectuée sur des longues distances via les transports rapides. Elle concerne entre 4% et 11% des actifs européens (FVM, 2014). Elle permet une grande pendularité et reflète un mode de vie reposant sur des territoires interconnectés, souvent métropolitains.

Une mue automobile pour maintenir le statu quo

La voiture fait sa mue pour sauver son image en devenant mutualisée ou partagée mais aussi autonome, connectée ou électrique : un véhicule sur 5 vendu en France en 2021 était électrique ou hybride. La dépendance à cet objet coûteux mais rapide demeure alors notamment dans le périurbain et le rural. À défaut d'un réaménagement rapide du territoire autour de l'idée de proximité, la vitesse, relative plus qu'absolue, sera alors déterminante dans l'adoption d'alternatives crédibles à la voiture : VAE, transport cadencé et infrastructures dédiés.

Des mobilités particulières à considérer

Certaines personnes ont choisi de vivre sans voiture par souci d'économie, gain de temps, ou conviction écologique. Quitte à redessiner leur vie : emménager plus près du travail, repenser leurs déplacements (vacances à vélo) et modes de consommation. D'autres, vivent sur les routes, en camion aménagé, en tiny-house, en caravane, à l'image des saisonniers, de télétravailleurs ou de précaires qui ne peuvent plus supporter le coût d'un logement. D'autres encore sont des travailleurs mobiles. Ils sont 25% de la population en emploi (routiers, chauffeurs, livreurs, etc.).

FOCUS

Trois modes de vie pour trois territoires

Le sociologue Vincent Kaufmann (2019) met en évidence trois modes de vie correspondant à trois types de territoires, s'agissant de la mobilité :

► **Le mode de vie « citadin »** est axé sur l'usage des moyens de transport de proximité accessibles (vélo, TC, marche) et se caractérise par une inscription dans le quartier de domicile et dans les centres-villes. Il est souvent propre aux jeunes et aux ménages sans enfants qui fréquentent beaucoup les espaces publics. Il est orienté par des valeurs environnementales ou de santé et une valorisation sociale croissante.

► **Le mode de vie périurbain**, dit « californien », repose sur la motorisation, la propriété et la consommation. Il s'inscrit dans un espace urbain étendu, dominé par l'automobile et les familles avec enfants. La mobilité pendulaire vers le centre le caractérise au quotidien.

► **Le mode de vie « métropolitain »** s'inscrit dans un réseau de villes avec un recours fréquent à la vitesse (TGV, avion, autoroutes). Il se caractérise par la prépondérance du travail sur les autres sphères du quotidien. Il est associé à des localisations résidentielles dans des lieux très accessibles et implique un usage inter- et multimodal des réseaux de transport.

Aménager la proximité

Le modèle de «la ville du quart d'heure» en favorisant la proximité des fonctions (travail, logement, loisirs, etc.) et les mobilités alternatives, impacte les modes de vie des habitants. La piétonisation des centres relativise l'idée de «No Parking, No Business» : dans les grandes métropoles, 64 % des clients des petits commerces de centre-ville s'y rendent à pied, 10 % en transport en commun et 24 % en voiture.

Manager la mobilité

Le management de la mobilité, c'est accompagner les personnes peu mobiles à trouver des solutions pour répondre à leur besoin, à l'image de Wimoov ou des Conseillers Mobilité Insertion. Plus largement, le principe recouvre les actions visant à lever les freins à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, entre contraintes (péage urbain, ZFE) et incitations (test de trajets, crédit mobilité).

Explorer la mobilité gratuite

Objet de débat, la gratuité des transports en commun concerne 31 villes en France dont Dunkerque, la plus importante. Elle a fait bondir la fréquentation de 77 % entre 2017 et 2019 et augmenté de 5 à 9 % la part des transports publics. Mais si la part de l'automobile a baissé de 3 %, celle de la marche (-3 %) et du vélo (-12 %) aussi, questionnant plus le bilan environnemental global de la mesure, que le bilan social (la Gazette des Communes, 2020).

Favoriser la multimodalité

La multimodalité répond à différents besoins d'une même personne qui ne réduit pas ses pratiques à un unique mode de déplacement. La logique du ticket unique fait ainsi son chemin : 9 €/mois en Allemagne pour emprunter les trains régionaux et les transports urbains ou 3 €/jour en Autriche (1095 €/an). Pour plus d'efficacité, cette offre implique la mise en place d'un système complet alternatif à la voiture solo bien au-delà des zones urbaines.

Rationner la mobilité

Allouer à chacun, quels que soient ses revenus, le même droit à émettre en se déplaçant, par un rationnement des déplacements carbonés se veut plus juste que la taxe carbone. Cela fait porter l'effort principal sur les personnes dont le mode de vie est le plus émetteur, celles dont le pouvoir d'achat est le plus élevé : 40 % des Français n'ont jamais pris l'avion, 30 % ne le prennent pas plus d'une fois par an et seulement 15 % le font plusieurs fois par an. Le principe a été expérimenté à Lahti, en Finlande, où les habitants volontaires parvenant à ne pas dépasser un quota de déplacements urbains polluants étaient récompensés.



Faire évoluer la culture de mobilité

Renforcées au quotidien, culturellement ancrées, les rationalités à l'œuvre en termes de mobilité bougent peu. L'attachement à la voiture est très puissant et raisonner en termes de mode de vie, c'est en comprendre les raisons sociales et culturelles. Cela est nécessaire pour proposer des alternatives crédibles dans leur fonctionnalité et leurs représentations, qui seront mieux appropriées et valorisées par les individus. Il s'agit donc de déconstruire les croyances associées à un mode et qui participent de cet attachement : l'efficacité de la voiture en ville, la liberté qu'elle incarne, ses coûts réduits (en réalité cachés pour la collectivité), etc. Quid d'une pédagogie des mobilités dans les formations scolaires et professionnelles ?



Approcher une typologie des modes de vie par la mobilité

Il y a un enjeu de simplification d'une part, et de complexification de l'autre, dans les représentations des modes de vie liés aux mobilités. Ainsi, la figure de l'habitant périurbain, mieux étudiées ces dernières années, est moins homogène qu'il n'y paraît (propriétaire pauvre, seniors/veufs isolés, colocation pavillonnaire) et la faible soutenabilité du mode de vie associé relativisé (sols perméables, densité relative réévaluée, télétravail, effet barbecue). De même, le travailleur mobile, parfois précaire (livreur, chauffeur), fait partie de ces modes de vie hypermobile, peu étudiés face à l'image du cadre en déplacement constant. Parce qu'il existe de fortes disparités selon l'activité, le lieu de vie, la situation familiale, l'âge, le genre, etc. et parce que le caractère choisi ou subi des situations en dépend, il y a un enjeu à concevoir des politiques ciblées sur certains modes de vie pour agir efficacement sur le levier de la mobilité et offrir un environnement adéquat aux aspirations des individus.



Aménager les lieux pour ménager la mobilité

Les choix résidentiels et professionnels sont centraux dans la mobilité en raison des déplacements qu'ils induisent au quotidien (domicile-travail et chaînage école/courses/loisirs, etc.). Rapprocher le travail du logement est une piste pour réduire ces déplacements. Si faciliter la mobilité résidentielle ou professionnelle est une solution, l'aménagement du territoire est la clé sur le long terme pour rapprocher les fonctions urbaines en influençant les arbitrages privés (implantation des entreprises, commerces et résidents) par des leviers publics lourds et orientés (infrastructures, services aux habitants, maîtrise du foncier, réglementation des densités, etc.) pour un territoire multipolaire. Pour autant, le lieu de travail peut être repoussoir ou le shopping lointain un moment d'évasion. Certains choix de développement urbain se heurteront inévitablement aux manières dont les habitants consomment la ville.



Identifier les inégalités et contraintes de mobilité

Les stratégies de mobilité se déploient dans un cadre de contraintes. Elles sont économiques (coût des TC ou de la réparation d'un véhicule), sociales via les normes culturelles (la crainte d'arriver à une heure décalée ou l'insécurité perçue dans le bus), domestiques (accompagnement des enfants, courses alimentaires, rendez-vous médicaux) et professionnelles (lieux et horaires de travail). Cette approche permet d'aborder les spécificités de certains publics pour proposer des solutions aux déplacements nécessaires à la vie quotidienne. Dans le cadre d'une politique globale visant la transition mobilitaire des modes de vie, l'enjeu est de compenser l'augmentation possible des contraintes pesant sur les plus modestes et de s'assurer de l'effectivité de ces dernières pour ceux en capacité de les contourner. Il s'agit de repérer et agir sur les inégalités, effets rebonds, stratégies de contournement et anticipations autoréalisatrices.

à retenir

Modes de vie je me déplace

La mobilité est au cœur des modes de vie car elle conditionne les trajectoires de vie sur le long terme (résidentielles, professionnelles, sociales, etc.) et l'organisation du quotidien sur le court terme.

Les modes de vie et les territoires ont très fortement muté sous le coup de la croissance des mobilités et des transports, qui est un phénomène majeur de l'ère industrielle et qui s'accélère au XXI^e siècle. Cette mutation repose sur l'idée de vitesse et de mouvement au cœur des valeurs et représentations de nos sociétés modernes. Pour autant, de nouvelles tendances, complémentaires ou inverses, s'amorcent autour de la démobilité, la sobriété, l'intermodalité, la lenteur, la décarbonation et la proximité qui, émergentes, confidentielles ou ciblées, sont mises en avant dans la transition urbaine.

Il est important de comprendre l'impact de ces évolutions lourdes sur les différents modes de vie pour être comprises et appropriées par le plus grand nombre, pour envisager les marges d'action de chacun au quotidien et pour réduire les inégalités qu'elles engendrent entre ceux qui ont les moyens de faire évoluer leurs mobilités et modes de vie (télétravail, achat de véhicule propre, déménagements proche du travail, etc.), ceux qui se retrouvent dans des impasses économiques ou géographique (alternatives inexistantes à la voiture, coût de l'accès aux transports en commun, etc.) et ceux qui ont les moyens de contourner les contraintes nouvelles (paiement d'une taxe supplémentaire, double résidence, etc.).

L'entrée par les modes de vie permet ainsi de comprendre l'importance des différents types de mobilité dans la structuration du quotidien, les représentations sociales associées, les taux de dépendance tant fonctionnelle que symbolique, et les marges d'actions envisageables pour accélérer la transition écologique et sociale.

Pour en savoir +

- Bigo Aurélien, 2020, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Exploration entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*, thèse de doctorat de l'Institut Polytechnique de Paris, <http://www.chair-energy-prosperity.org/publications/travail-de-these-decarboner-transports-dici-2050/>
- Dubois Tom, Landriève Sylvie, Pearce Marc, 2021, « Mobilité et modes de vie. Enquête sur les déplacements quotidiens des Français et impact carbone », *Futuribles*, nov.-dec. n°445.
- FNH, *Second baromètre des mobilités du quotidien*, Wimoov, mars 2022
- Forum Vies Mobiles et L'Obsoco, 2015, *Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie, enquête internationale*.
- Forum Vies Mobiles et L'Obsoco, 2020, *Enquête nationale mobilité et modes de vie*, <https://forumviesmobiles.org/recherches/12796/enquete-nationale-mobilite-et-modes-de-vie>
- Hannam Kevin, Sheller Mimi, Urry John, 2006, « Mobilities, Immobilities and Moorings », *Mobilities*, vol 1, n°1, pp.1-22
- INSEE FOCUS, 2022, *En 2021, en moyenne chaque semaine, un salarié sur cinq a télétravaillé*, n°263
- Kaufmann Vincent, Ravalet Emmanuel (dir.), 2019, *L'urbanisme par les modes de vie. Outil d'analyse pour un aménagement durable*, MétisPress
- Kaufmann Vincent et Widmen Eric D, 2005, « L'acquisition de la motilité au sein des familles », *Espaces et sociétés*, 2005/1-2 (n°120-121), pp.199-217
- La Gazette des Communes, *Transports publics gratuits, une mesure inefficace contre la pollution en ville*, 22 juin 2020.
- Massot Marie-Hélène, 2010, *Mobilités & modes de vie métropolitains ; les intelligences du quotidien*, L'oeil D'or Critiques & Cites 29 Avril 2010, Sciences humaines & sociales
- Shultz Stéphen, 2022, *La voiture entre les murs, blog 15 marches*, <https://15marches.substack.com/p/la-voiture-entre-les-murs?s=r>
- Sytral, 2017, *Plan de Déplacement Urbain 2017-2030*.
- Observatoire des mobilités émergentes, 2021, Hors-série, L'Obsoco, Cronos, SNCF, ADEME - nov. 2021 : <https://lobsoco.com/observatoire-des-mobilites-emergentes-hors-serie-2021/>
- UrbaLyon, 2020, *Transports et déplacements, les chiffres clés 2019*.
- UrbaLyon, 2019, *La voiture dans l'aire métropolitaine lyonnaise*.

Modes de vie je travaille

AU SOMMAIRE

▼
Exposé :
actualité,
définitions, ...

▼
Statistiques :
chiffres,
graphiques, ...

▼
Tendances :
évolutions benchmark, ...

▼
Enjeux :
Métropole
de Lyon, ...

▼
À retenir

▼
3/4

des non-salariés ont
au moins un horaire
atypique au cours
d'un mois en France.

▼
La métropole
concentre

22%

de l'emploi en AURA
(INSEE, 2018).

POURQUOI S'INTÉRESSER AU TRAVAIL

Le travail est un élément central de nos sociétés modernes : au niveau individuel, il est une valeur et un élément structurant du quotidien des Français. Au niveau collectif, le système productif impacte en profondeur le mode de vie occidental.

Le travail crée trois effets structurants sur nos modes de vie.

► Il imprime une lecture de la société à partir de catégories socio-professionnelles et détermine la hiérarchie sociale des individus, ce qui produit des rapports de pouvoirs et de désirs qui sont au fondement de la reproduction des modes de vie (Maresca, 2017). Les univers professionnels sont aussi des lieux de socialisation où se transmettent, plus largement, des styles de vie. Penser au travail en termes de modes de vie, c'est intégrer ces rapports de distinction qui organisent la société.

► Le système productif organise l'espace géographique, comme l'implantation des activités productives et de services (zones industrielle, commerciale, agricole, etc.), ce qui a des effets sur les modes de vie des personnes à travers les déplacements, la logistique, l'impact sur l'environnement. Penser à l'organisation spatiale du travail permet ainsi d'orienter l'évolution des modes de vie.

► Enfin, le système productif a permis de mettre à disposition des populations une quantité inédite de richesse à partir des ressources de la planète et de la maîtrise du vivant. Appuyé sur l'industrialisation, il rend possible un mode de vie reposant sur l'abondance et la consommation de masse.

On le voit, aborder les modes de vie par le prisme du travail, c'est s'intéresser aux « structures structurantes » (Maresca, 2017) qui peuvent freiner le changement... mais aussi amener à leurs évolutions.

Une action sur les modes de vie a tout à gagner à ne pas que s'adresser à des habitants, mais à agir aussi sur les entreprises, les travailleurs : par l'aménagement du territoire, en travaillant sur les valeurs et orientation des entreprises, en accompagnement les envies d'agir des travailleurs, mais aussi leurs contraintes particulières.

* C'est-à-dire « l'ensemble des facteurs et des acteurs concourant à la production, à la circulation et à la consommation de richesses » (Carroué, 2013). Autrement dit les secteurs économiques (primaire, secondaire, tertiaire), les métiers qu'ils regroupent, ainsi que les personnes qui produisent les biens et les services.

► AUTEUR :
Ludovic Viévard

DÉFINITIONS

Des organisations temporelles qui impactent la société

Les modalités d'organisation des personnes qui travaillent ont un effet sur les modes de vie.

► **Loisirs** : la réduction du temps de travail et l'allongement des congés payés sont une tendance de fond. On a mesuré l'impact considérable des congés payés sur le développement d'une société des loisirs et du tourisme de masse qui a profondément bouleversé les rapports des personnes au monde fait « d'ailleurs désirables ».

► **Rythmes de vie** : l'accès des femmes au marché de l'emploi, le passage aux 35 heures, aujourd'hui le télétravail et le développement du numérique, sont autant d'illustrations de la façon dont l'organisation du travail contribue à (re)moduler les façons de vivre. Elle joue sur les rythmes de vie (semaine/week-end, journée/soirée, etc.) qui déterminent les comportements de mobilité et l'utilisation des infrastructures.

C'est en cela qu'anticiper ou provoquer des évolutions du travail peut favoriser des politiques publiques de transition. Ici, le principe sera donc moins de demander aux usagers de faire évoluer leurs comportements que d'en orienter l'évolution en amont, en transformant les conditions dans lesquelles ceux-ci prennent place.

Un outil de mise en forme du territoire

Le regroupement des individus dans les villes est lié à la transformation de l'emploi (exode rural de l'industrialisation, essor de l'emploi tertiaire). Ces nouvelles concentrations de travailleurs ont accentué la relocalisation, à leur proximité, des services privés et publics dont elles avaient besoin.

On voit à quel point le territoire dépend des activités productives et de service : « L'aménagement de l'espace, tant urbain, périurbain que rural, est le produit de la division du travail social projetée au sol et oblige à fréquenter divers lieux éloignés pour satisfaire les différents besoins de la vie quotidienne : courses et loisirs surtout (qui sont des domaines eux-mêmes éclatés), mais aussi travail, soins, visites, etc. » (Juan 2021). Aussi, repenser l'organisation territoriale de l'emploi, est un moyen de lutter contre la métropolisation à outrance et ses effets jugés pernicieux par certains auteurs (Vermeren, Faburel, etc.)

La sphère professionnelle, vecteur de socialisation et de valeurs

Le monde du travail porte des valeurs (engagement, efficacité, réussite, etc.) qui sont discutées et mises en œuvre par l'institution professionnelle et en son sein. Autrement dit, les valeurs des personnes évoluent au contact de l'environnement professionnel :

► **Dans les relations de travail** : Les cultures propres aux métiers influent sur les professionnels. Une importante littérature explore ainsi les « habitus professionnels » à partir desquels les personnes construisent leur « soi professionnel ». Par exemple, on est un bon professionnel des métiers du soin quand on porte des valeurs d'écoute et d'attention à autrui.

► **Par la réglementation** : la réglementation du travail pèse dans la transformation et la diffusion de normes sociales. Par exemple, l'allongement du congé de paternité vise à transformer les modes de vie intrafamiliaux en permettant aux pères de mieux partager des tâches parentales et ménagères et cherche, ainsi, à favoriser l'égalité femmes-hommes.

Le monde du travail est ainsi un lieu de transformation du monde par les politiques publiques. À l'échelle de la métropole, l'aide aux mobilités professionnelles (PDIE, voies dédiées et plateforme de covoiturage, remboursements des abonnements de transport, etc.) favorise l'adoption de normes nouvelles par les salariés.

Le télétravail une solution aux « navetteurs » de plus en plus nombreux

Une note d'analyse de l'INSEE (2021) permet de mieux comprendre comment les personnes qui quittent ou s'installent dans la métropole tout en conservant leur emploi modifient leurs trajets. L'étude montre que :

- Il y a une hausse importante des navettes domicile-travail sortantes (+17,5%) et entrantes (+13,5%) entre 2007 et 2017.
- Les populations et les emplois sont répartis de manière inadéquate, avec une concentration de la mobilité des cadres à l'ouest et des ouvriers au sud-est. À l'inverse, la mobilité des employés s'avère plus homogène et généralisée.

L'INSEE ne dit pas combien de ces navetteurs utilisent leur voiture. Toutefois, l'usage de la voiture pour les trajets domicile-travail aurait reculé de 8,4% entre 1995 et 2015 (Havet, Bayart, Bonnel 2019).

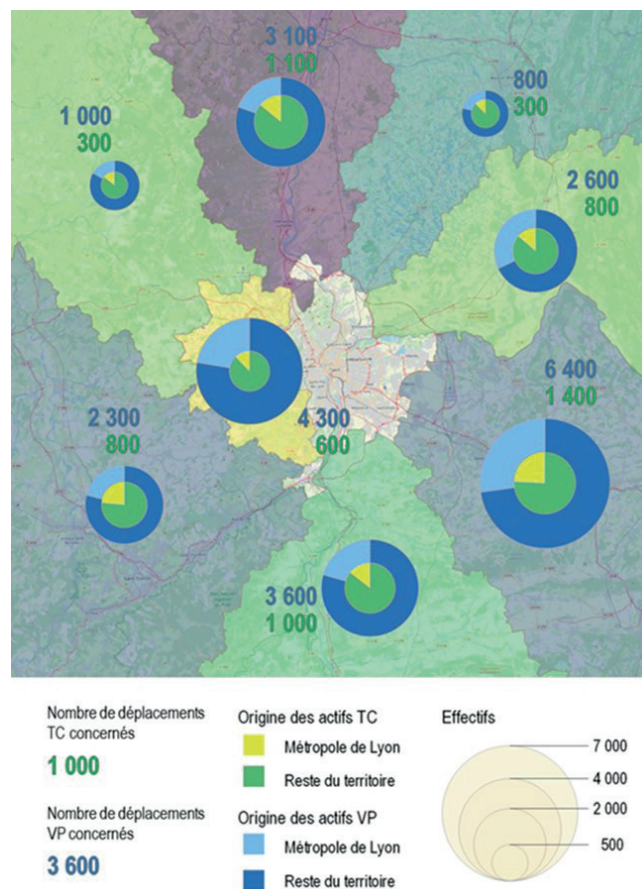
Toujours concernant la relation domicile-travail, une étude montre que la réduction du temps de travail (RTT) a eu pour conséquences de diminuer les déplacements liés au travail mais qu'elle a engendré une hausse des déplacements hors travail (loisirs, course, etc.) (Faivre 2007).

Les emplois télétravaillables et les télétravailleurs sont globalement situés dans les mêmes zones urbaines. Toutefois, à l'échelle de la métropole lyonnaise, l'impact du télétravail sur les mobilités semble globalement positif. Ainsi « pour les échanges entre la métropole de Lyon et ses territoires voisins, l'économie potentielle de déplacements pour une journée de télétravail par semaine représente 120 000 déplacements voiture et plus de 30 000 déplacements en transports collectifs soit 3,6% du trafic d'échange aux heures de pointe. » (Puccio (dir.) 2022).

Chiffres clés

- **2/3 des actifs qui résident à Lyon/Villeurbanne y travaillent aussi.**
- **2/3 des actifs qui résident dans les bassins de vie périphériques travaillent dans un autre bassin de vie que celui de résidence.**
- **25% des emplois dans la Métropole sont occupés par des actifs venant de l'extérieur.**

Nombre de déplacements voiture et TC en lien avec la Métropole de Lyon économisés pour une journée de télétravail par semaine



Lecture de la carte :

Le nombre moyen de déplacements économisés par jour pour une journée de télétravail par semaine représente pour les échanges entre la Métropole et le secteur Nord Isère 1 400 déplacements en transports collectifs et 6 400 déplacements voiture. Environ 3/4 de ces déplacements sont réalisés par des résidents du secteur Nord Isère (tonalité bleu ou vert foncé).

Sources : INSEE fichier détail des mobilités professionnelles 2017, traitements Urbalyon

STATISTIQUES

Métiers verts et verdissants : faire de l'emploi un levier de la transition

On distingue métiers verts et verdissants. Les premiers forment des emplois protégeant directement l'environnement, qui comptent environ 140 000 personnes (soit 0,5% de l'emploi total). Les seconds désignent les métiers en mutation, c'est-à-dire ceux « dont les compétences évoluent pour intégrer les enjeux environnementaux ». Ils représentent près de 3,8 millions d'actifs (soit 14% de l'emploi). (Ministère de la Transition écologique, 2021)

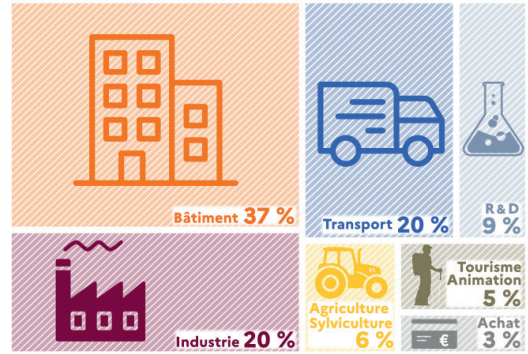
2 exemples :

Économie circulaire : la transition vers une économie circulaire sera créatrice d'emplois : 300 000 emplois supplémentaires en France à l'horizon 2030 (Ministère de la transition écologique, Ademe). Il s'agit pour l'essentiel d'emplois locaux, pérennes et non délocalisables et certains restent à inventer. Les études estiment un bénéfice net d'emplois malgré la disparition d'emplois dans des secteurs dépendant des énergies fossiles (Januel et Hamon, 2021).

Agroalimentaire : les modes de vie ont considérablement évolué depuis 70 ans et l'industrialisation de l'agroalimentaire avec la consommation de denrées produites de façon intensive, avec des intrants chimiques et transformées loin de chez nous. Ce modèle productif compte pour 24% de l'empreinte carbone des ménages en France (Barbier et al., 2019), un poids qui pourrait être réduit. Re-localiser de l'emploi agricole bio en proximité de la métropole permettrait de soutenir la transformation des modes de consommation d'une part croissante de la population.

Les métiers verdissants

Part de l'emploi dans les professions verdissantes



Mon métier

Maçon
Électricien
Peintre
Couvreur
Architecte ...

Mes pratiques environnementales
Connaissances techniques sur l'utilisation de nouveaux matériaux, l'isolation thermique, l'enveloppe du bâti, l'installation de matériels performants, nouvelles modalités de travail (gestion durable des chantiers...)

Mon métier

Conducteur routier
Conducteur de transport en commun
Responsable d'entrepôt ...

Mes pratiques environnementales
Éco-conduite, rationalisation des taux de chargement, optimisation des trajets, utilisation des nouvelles technologies pour les véhicules électriques/hybrides ...

Mon métier

Designeuse industriel
Technicienne du contrôle qualité
Technicienne de laboratoire ...

Mes pratiques environnementales
Intégrer les contraintes environnementales dans la conception des produits et des procédés, analyser le cycle de vie, connaître les risques industriels, la réglementation en vigueur ...

Mon métier

Ingénieure de bureau d'étude
Directrice de recherche
Chercheuse
Biologiste ...

Mes pratiques environnementales
Intégrer les enjeux environnementaux répondant aux besoins d'innovation, notamment en recherche appliquée ...

Mon métier

Technicien en génie rural
Conseiller agricole
Jardinier ...

Mes pratiques environnementales
Réduire l'utilisation des produits phytosanitaires, techniques de dépollution par les plantes, gestion raisonnée de l'eau, repenser l'aménagement, expertise technique et réglementaire ...

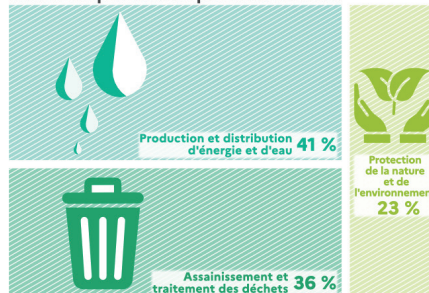
Mon métier

Accompagnateur randonnée
Animateur socioculturel et de loisirs ...

Mes pratiques environnementales
Sensibiliser autour des enjeux de protection de la nature, lutter contre le gaspillage des ressources naturelles, développer les comportements éco-citoyens ...

Les métiers verts

Part de l'emploi dans les professions vertes



Mon métier

Agente d'exploitation du service des eaux
Technicienne d'exploitation EDF/GDF ...

Mon métier

Technicien de station d'épuration
Éboueur ...

Mon métier

Technicienne des espaces naturels
Animatrice environnement ...

Mon métier

Responsable des achats durables ...

Mes pratiques environnementales
Critères d'exigences environnementales éthiques et sociales, veille environnementale, réglementaire et normative ...

TENDANCES / BENCHMARK

1# L'Obsy (2021), citant Martin Richer (2018) distingue 5 tendances de fond à l'œuvre dans le monde du travail :

- extrême fragmentation du travail (décomposition en de nombreuses tâches, recours à de multiples intermédiaires ou différents types de travailleurs, intensification du travail, modification des chaînes de valeurs),
- automatisation (renforcée par la diffusion de la robotique et du numérique),
- plateformes (désintermédiation, nouvelles interfaces entre l'offre et demande d'emploi),
- individualisation (qui modifie considérablement le rapport au travail et aux attentes à son égard),
- insubordination (qui découle en partie de ce qui précède et confirme le relâchement du lien à l'entreprise).

2# Des réflexions s'intensifient pour refuser le travail rémunéré comme socle de la subsistance des personnes

Dans le mode de vie occidental, la subsistance des personnes est basée sur le travail rémunéré qui contractualise un paiement en échange de l'exécution d'une tâche productive. Mais d'autres possibilités sont discutées. D'abord, depuis le chômage de masse des années 1980, la création de minimas sociaux a déconstruit le principe de droits exclusivement attachés à l'emploi. Ensuite, le principe d'un revenu universel ouvre une alternative plus vaste encore, permettant de reconnaître toutes les formes d'activités non rémunérées (tâches parentales, tâches ménagères, bénévolat). Dans certaines de ses inspirations, il y a l'ambition de transformer en profondeur la société en offrant plus d'autonomie aux personnes (formation, engagement, etc.) (Daumas et Niedbalec, 2020). En ligne de mire, la volonté de « désaliéner » les modes de vie d'une vision productiviste et marchande, voire, pour certains projets, d'amener à plus de sobriété. C'est particulièrement le cas de la « dotation inconditionnelle d'autonomie » (DIA) qui « permet d'envisager les choses en termes d'accès aux moyens d'existences suffisants plutôt qu'en termes de "pouvoir d'achat" » (Fourrier, 2020) ou encore le revenu de transition écologique.

3# Nouveaux lieux de travail : l'aspiration à la souplesse se répand, mais pour quels effets rebonds ?

Télétravail et coworking reflètent une même tendance – qui explose avec la pandémie de Covid-19 – à travailler hors des organisations, avec toutefois des impacts différents sur les modes de vie. Côté télétravail, les bénéfices de la suppression des déplacements et du stress associé sont parfois contrebalancés par un isolement accru ou des conditions de travail pas toujours optimales, sans compter la porosité avec la vie personnelle. Côté coworking, la socialisation avec des « collègues » d'un genre nouveau se fait au prix de surcoûts non négligeables.

En commun, on retrouve une aspiration à une plus grande souplesse dans l'organisation et l'articulation des temps, des attentes en faveur d'une diminution des déplacements et des besoins en m² de bureau. Mais ces tendances portent aussi des risques d'effets rebonds. Par exemple, si le télétravail permet de faire l'économie du transport, il offre aux personnes la possibilité d'habiter plus loin de leur entreprise et renforce potentiellement un mode de vie pavillonnaire ou néo-rural, dans les *Zoom towns* (Talandier 2021) – sans compter la pratique très minoritaire de nomadisme dans des pays exotiques chez des cadres branchés –, avec des trajets moins fréquents, certes, mais plus longs et moins propices aux mobilités douces ou collectives. Pour Greenworking et l'ADEME (2020), ces nouveaux lieux de travail favorisent cependant des modes de vie plus sobres, bien que des incertitudes demeurent sur les conséquences de long terme.

Les mutuelles de travail

Alternatives à la crise de la « grande entreprise », jugées prédatrices et peu porteuses de sens, les mutuelles de travail renvoient à une nouvelle façon de partager le travail qui s'accorde avec des modes de vie plus participatifs et collaboratifs. Elles s'inscrivent dans des modes de vie plus sobres en tant qu'ils mutualisent leurs moyens et s'appuient sur des petites formes d'organisation pour soutenir la transition écologique et sociale. Par exemple, installé dans la métropole lyonnaise, le Groupement

Régional Alimentaire de Proximité (GRAP) est une coopérative d'entrepreneurs rassemblés autour de la transformation et de la distribution de denrées bio et locales. Kevin Guillermin, son fondateur explique : « Nous défendons une transition citoyenne dans le travail, [...] L'expérience de la vie coopérative de Grap, c'est aussi cette promesse-là, d'inventer un autre rapport au travail, à l'économie et à la transition. » (2021).

Les monnaies locales pour rémunérer les travailleurs ?

Les revenus du travail sont un des piliers du mode de vie occidental. Le plus souvent, ils sont versés au professionnel dans la monnaie nationale, en particulier en France où ils sont versés en euros. Pour échapper à la spéculation et flécher les flux monétaires vers le développement de l'économie de proximité, les monnaies locales se sont développées. Il est désormais possible de rémunérer en partie les personnes qui le veulent avec ces monnaies. C'est par exemple le cas pour les élus des villes de Lyon et de Villeurbanne, ainsi que ceux de la Métropole de Lyon.

FOCUS

Des horaires atypiques croissants qui favorisent l'usage de la voiture

Les rythmes de vie sont de plus en plus désynchronisés. En France, près de 2 salariés sur 5 et $\frac{3}{4}$ des non-salariés sont soumis au cours d'un mois à au moins un horaire de travail atypique (DARES, 2018). Dans cette vaste catégorie, on inclut le travail en horaires décalés (tôt/tard), avec des horaires fragmentés ou variables. Cela concerne de nombreux métiers comme ceux de la restauration, la vente, les emplois de service à la personne ou de ménage, le champ périscolaire, etc.

Selon Lejoux et Pochet (2019), qui ont étudié un échantillon de travailleurs de la région Rhône-Alpes de 2012 à 2015, le nombre d'emplois aux horaires atypiques a tendance à augmenter et est loin d'être marginal : 13,9% travaillent tôt le matin (avant 7h), 8% loin de leur domicile et 7,2% sur des lieux variables.

Les auteurs soulignent que cette fragmentation des temps s'accompagne d'un éloignement croissant des lieux du travail. Il en résulte une multiplication des « mobilités atypiques », pour lesquelles il est plus difficile de proposer une offre adaptée de transports en communs, rendant la voiture omniprésente, ce qui accroît aussi les contraintes financières de ces publics. Cette dernière apparaît « comme le seul mode de transport à même de réaliser ces mobilités atypiques liées au travail et, donc, de répondre aux nouvelles exigences spatiales et temporelles des modes d'organisation du travail, ce qui n'est pas sans poser de problèmes en matière de durabilité environnementale, économique et sociale ».

VU AILLEURS

Un revenu de transition écologique pour réorienter les activités productives

Philosophe et économiste à l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne, Sophie Swaton a imaginé un revenu de transition écologique (RTE) pour « accompagner et accélérer les initiatives de transition écologique et solidaire » (2022). Il offre un revenu temporaire à des porteurs de projets éco-centrés qui, sans ce soutien, ne pourraient les mener à bien. Les personnes bénéficiaires sont suivies par une coopérative de transition écologique qui associe les acteurs locaux, au premier rang desquels, les collectivités territoriales. Plusieurs expérimentations sont déjà en cours. On peut citer celle de la Région Occitanie qui le réserve aux jeunes de moins de 25 ans avec un projet professionnel à impact positif pour la transition écologique. La ville de Grande-Synthe ou la Haute-Vallée de l'Aude sont aussi engagées dans ce projet avec la mise en place de coopératives.

ENJEUX

Intégrer les enjeux de la transition environnementale et sociale dès la formation

La formation est l'antichambre de l'emploi. Mais, malgré la nécessité d'une bifurcation écologique, les formations ont parfois du mal à évoluer. Pour nombre d'étudiants, beaucoup des offres sont vues comme les émanations d'un système qui se reproduit et perpétue un mode de vie insoutenable. Ceci explique des écarts entre les débouchés ouverts par certaines formations et les engagements professionnels des jeunes diplômés (voir *Le Monde*, 16 et 25 juin 2022). Des étudiants d'Agro-Tech Paris ont ainsi expliqué leur besoin de bifurcation et, depuis 2018, un appel pour un réveil écologique circule. Plus largement, il y a un enjeu à ce que les acteurs de l'enseignement supérieur adaptent les formations, mais aussi leurs organisations et leurs campus.

Les liens entre L'Université de Lyon et la Métropole de Lyon pourraient ainsi permettre de soutenir cet enjeu.

Accompagner les entreprises dans leur « bifurcation » de modèle

Dès lors que les entreprises sont des relais de valeurs et de socialisation, elles doivent être impliquées dans la transformation des modes de vie au service de la transition. Les revendications exprimées par les étudiants sortis de grandes écoles (Polytechnique, SciencesPo, Agroparitech) sur leur formation concernent aussi les débouchés d'emploi, les modes de travailler et le sens du travail.

Il s'agit à la fois de réduire l'impact environnemental des entreprises et de prendre en compte cet enjeu dans les RH. Dans le premier cas, l'enjeu est d'aligner le besoin de productivité de l'entreprise avec les exigences de la transition, autrement dit de bifurquer de modèle économique vers des critères de soutenabilité : diminution de l'empreinte carbone, efficacité énergétique, écoconception, réorientation de l'activité comme le proposait la Convention citoyenne pour le climat. Dans le second cas, l'objectif de l'entreprise est d'accompagner ses salariés dans la transition en agissant sur les déplacements, l'alimentation, l'énergie, etc., comme elles l'ont fait pour la santé au travail. Et comme la prévention alimentaire ou du tabagisme a influé sur les modes de vie, le message relayé par l'entreprise sur l'économie des énergies ou des consommables, du tri, etc., peut soutenir l'évolution des modes de vie dans la sphère privée.

Repenser l'aménagement du territoire et les activités productives

Le géographe Samuel Depraz (2020) insiste sur la dimension politique de ce qui est généralement perçu comme des contraintes géographiques du territoire. « On parle aujourd'hui de l'éloignement géographique aux bassins d'emplois de certains territoires ; pourtant [...] ce n'est pas le territoire qui produit cet éloignement à l'emploi, mais la façon dont une société organise ses moyens de production. Ainsi, l'enclavement est apprécié à l'aune d'une sorte d'évidence de l'hyper-mobilité qui fait que l'emploi est désormais concentré dans les zones urbaines et rend banale la distance entre l'emploi et l'habitat [...]. Mais si l'on reprend l'exemple des vallées alpines, lorsqu'on était dans une économie de subsistance où le travail était à proximité de son habitat, cette contrainte n'existait pas. ». Un enjeu réside ainsi dans la transformation réciproque du territoire et de l'emploi de sorte que relocalisation productive et aménagement du territoire coïncident.

Anticiper les effets rebonds

Soutenues par l'évolution des technologies, de nombreuses transformations des usages professionnels impactent les modes de vie avec la promesse d'un plus grand respect de l'environnement. Mais si, par exemple, vider les bureaux des entreprises de leurs salariés permet de gagner des mètres carrés de foncier bâti, cela se fait au prix d'équipements gourmands en données. Il y a donc un enjeu à évaluer finement les évolutions des usages pour prévenir les effets rebonds.

à retenir



Le travail structure les activités humaines, imprime sa marque au territoire, détermine les relations entre les personnes, participe à la transmission des valeurs, traduit et renforce les postures d'exploitation de l'homme à son environnement, contribue à la mise à disposition d'une abondance inédite de biens, repose sur une extraction dans précédent de ressources et d'énergie, etc. C'est parce qu'il a un impact aussi déterminant sur la société qu'il représente une entrée incontournable pour faire évoluer les modes de vie.

De nombreuses pistes sont ouvertes. Du côté des secteurs d'activité, on peut évoquer la relocalisation de l'emploi, notamment agricole. Des filières comme l'économie circulaire ont aussi des promesses de création d'emplois locaux, pérennes et non délocalisables.

Du côté de l'organisation du travail, le travail déporté (à domicile, en coworking, etc.) semble se dessiner comme une piste prometteuse pour l'abaissement des émissions de gaz à effet de serre liés aux déplacements domicile-travail. À condition cependant que le télétravail, dont l'augmentation significative n'est que toute récente, n'initie pas d'autres transformations organisationnelles à l'origine d'effets rebonds. L'augmentation progressive des distances domicile-travail ou le développement des horaires décalés sont ainsi des tendances à surveiller.

Enfin les questions de rémunération, qui sont au cœur même du travail, pourraient évoluer. De ce point de vue, de nombreux outils sont disponibles comme le revenu de transition écologique, le revenu universel, les monnaies locales, etc. Selon les cas, ils permettent de renforcer les activités compatibles avec l'urgence environnementale en aidant les personnes à réorienter ou pérenniser leur activité, soutiennent le développement local et les circuits courts, contribuent à des modes de vie plus sobres.

Si toutes ces pistes n'engagent pas directement la Métropole, elle a indéniablement un rôle clé à jouer, qu'il s'agisse d'aménagement du territoire, de politiques d'incitation, de travail avec les entreprises sur leur modèle économique et leur raison d'être, du financement de dispositifs, de la mise en place de pratiques RH exemplaires à l'échelle de ses agents, etc.

Pour en savoir +

- Barbier C., Couturier C., Pourouchottamin P., Cayla J-M, Sylvestre M., Pharabod I., 2019, « L'empreinte énergétique et carbone de l'alimentation en France », Club Ingénierie Prospective Energie et Environnement, Paris, IDDRI.
- Carroué Laurent (2013) : « La France. Les mutations des systèmes productifs », Paris, Armand Colin.
- DARES, 2018, « Le travail en horaires atypiques : quels salariés pour quelle organisation du temps de travail ? »
- Daumas L., et Niedbalec A., 2020, « Rémunérer le travail et au-delà ? Les propositions de rémunérations universelles », Regards croisés sur l'économie, vol.27, no.2.
- Depraz Samuel, 2020, « Inégalités territoriales et politiques publiques », Millenaire3, interview, propos recueillis par Ludovic Viévard.
- Faivre Emmanuel, 2007, « Dis-moi quels sont tes nouveaux déplacements avec la RTT... je te dirai qui tu es et où tu habites ! », Espace populations sociétés, 2007/2-3.
- Fourrier Ambre, 2020, « Revenu universel: une voie de sortie du capitalisme ? ». Revue Possibles, vol.44, n°01.
- Greenworking et ADEME, 2020, Étude sur la caractérisation des effets rebond induits par le télétravail.
- Guillermin Kevin, (2021) : « GRAP : L'expérience de la vie coopérative, c'est aussi d'inventer un autre rapport au travail, à l'économie et à la transition », Millenaire3, interview, propos recueillis par Caroline Hamon.
- Havet N., Bayart C. et Bonnel P., 2019, « La mobilité domicile-travail des actifs de l'aire urbaine lyonnaise : une approche temporelle (1995-2015) », Travail et Emploi, n°160.
- INSEE, 2021, « La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentour », Insee Dossier, n°8, Septembre.
- Januel Caroline et Hamon Caroline (2021), « Gestion des déchets : 7 enjeux de société », Millenaire 3.
- Juan Salvador (2021), « Modes de vie et environnement », Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Vol.21 n°1, mai 2021 : <https://doi.org/10.4000/vertigo.31808>
- Lejoux P. et Pochet P., 2019, « Désynchronisations des temps et dissociation des lieux de travail. Les actifs à mobilités atypiques en Rhône-Alpes », Espace populations sociétés [Online], 2019/1.
- Maresca Bruno, 2017, « Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? », La Pensée écologique, 2017/1 (n°1).
- Ministère de la Transition écologique, (2021) : Métiers verts et verdissants : près de 4 millions de professionnels en 2018, En ligne : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/metiers-verts-et-verdissants-pres-de-4-millions-de-professionnels-en-2018>.
- Obsy, 2021, « Modes de vie, la région grenobloise en prise avec les paradoxes contemporains ». Partenarial des mobilités, UrbaLyon.
- Puccio Benjamin (dir.), 2022, « Mobilité & Covid : L'avènement du télétravail », Observatoire.
- Richer Martin, 2018, « Comment travaillerons-nous demain ? », Futuribles n°422, p.9 à 36.
- Swaton Sophie, 2022, « Le revenu de transition écologique », dossier dans la revue de l'ARTIAS.
- Talandier Magali. « Télétravail et recompositions territoriales : les Zoom towns », Constructif, vol.60, no.3, 2021, pp.56-60.

Modes de vie

je rencontre

AU SOMMAIRE

▼
Exposé :
actualité,
définitions, ...

▼
Statistiques :
chiffres,
graphiques, ...

▼
Tendances :
évolutions benchmark, ...

▼
Enjeux :
Métropole
de Lyon, ...

▼
À retenir

▼
En 2020

1 Français sur 5 de
15 ans ou plus dit se
sentir seul « tous les
jours ou presque » et
« souvent » (étude de la
Fondation de France)

▼
88 %

des Français plébiscitent
la démocratie
participative locale en
2017.

POURQUOI S'INTÉRESSER AUX FAÇONS DE SOCIALISER

L'État et les collectivités territoriales jouent un rôle influent sur les relations sociales. La manière de les organiser et la forme qu'elles prennent fait constamment l'objet de débat.

Aujourd'hui, l'ensemble des préoccupations autour du maintien du lien social se cristallise dans les inquiétudes sur « l'individualisme ». Si l'usage de ce terme est très répandu, le consensus sur les réalités sociales qu'il recouvre est beaucoup moins clair :

- ▶ Dans sa version négative et idéal-typique, il caractérise un repli de l'individu sur lui-même cumulé à un désintérêt pour autrui, dont l'extrême tendrait à une dissolution totale de la société ;
- ▶ D'un point de vue sociologique, cela se traduit par une nouvelle manière de concevoir l'ensemble des liens avec autrui, conjugué à une mise en avant du soi, de l'intimité et de sa subjectivité. Cette perspective peut s'avérer émancipatrice, à la fois pour l'individu et pour le groupe dans son ensemble.

Le lien entre la socialisation et les modes de vie durables peut sembler lointain ou indirect. Toutefois, il devient évident dès lors qu'on envisage le fait qu'une activité humaine, quelle qu'elle soit, revêt indéniablement une dimension sociale. Si l'on veut accompagner les individus vers des habitudes et des comportements plus soutenables, il est nécessaire de comprendre la dimension sociale de ceux-ci. Mieux prendre en compte la socialisation invite à :

- ▶ Repenser la façon dont on voit nos pratiques du quotidien : une grande part de nos actes (manger, se déplacer, sortir) revêt une dimension sociale (le faire avec des gens, ou seul) et collective qui ne doit pas être négligée ;
- ▶ Garder en ligne de mire le besoin de maintenir des relations sociales, alors même que plusieurs signaux alertent sur des risques plus élevés d'isolement social.
- ▶ Voir autrement la place de l'individualisme, à l'heure où le débat public peut se polariser autour de la capacité à concilier l'émancipation individuelle avec le respect des limites planétaires.

▶ AUTEUR :
Camille Duthy

De multiples espaces de socialisation où se forment les normes

Tout au long de leur vie, les individus intègrent des manières de faire, de penser, d'agir, de voir spécifiques à l'environnement social dans lequel ils évoluent. Ces manières de faire se caractérisent par la fréquentation d'espaces sociaux différents (la famille, l'école, le travail, les amis, etc.) où vont circuler des valeurs (idéaux plus ou moins partagés à grande échelle) et des normes (règles qui déterminent les façons d'agir et de se comporter).

La socialisation est ainsi un processus complexe et hétérogène, dans la mesure où les individus peuvent évoluer dans des espaces différents dont les normes ou valeurs s'opposent partiellement ou totalement.

L'idée circule largement qu'aujourd'hui ces socialisations auraient moins de force sur les individus et qu'ils seraient moins soumis à la norme. Or, on peut aussi considérer que la liberté de choix et l'autonomie individuelle sont des normes sociales à part entière. Alors qu'auparavant les destins individuels étaient régis par le « groupe » dans son ensemble, notamment la famille, il est plutôt attendu des individus aujourd'hui qu'ils soient responsables d'eux-mêmes, de leurs choix, de leurs activités, de leurs parcours de vie, etc. Les individus y gagnent effectivement en liberté. Mais devenus les seuls responsables de leurs destins, ils héritent d'une pression importante pouvant mener à ce qu'Alain Ehrenberg appelle « la fatigue d'être soi ».

Des comportements individuels liés aux socialisations au sein d'un groupe

La manière dont les individus ont été socialisés conditionne leurs activités sociales (manger, voir ses amis, faire du sport, voyager, travailler, se déplacer, etc.) et a des effets sur la réception ou non de pratiques liées à des modes de vie soutenable. Sur le sujet de la santé par exemple, Patrick Peretti-Watel montre que les campagnes de prévention anti-tabac ont moins d'effets sur les fumeurs pauvres parce que cette pratique est inscrite à la fois dans une socialisation familiale importante (avoir toujours vu ses parents fumer) et que ceux-ci y voient une manière de contester l'ordre politique et la morale imposée par ce biais d'une vie saine.

On comprend donc que l'ensemble des activités sociales ne peuvent pas être saisies si on ne considère que le choix rationnel de chacun : derrière chaque pratique se cachent des normes et des choix dictés par des valeurs qui peuvent aller à rebours de critères a priori rationnels (ici, la santé).

Des manières de se rencontrer sur le territoire très diverses

Si 2 Français sur 3 disent avoir au moins une relation personnelle dans leur voisinage immédiat, les manières de tisser des liens sur un territoire sont très inégales socialement. Les manières de rencontrer et tisser des liens avec ses voisins ont très peu évolué en trente ans.

► Concernant les relations de proximité (moins d'un kilomètre), les catégories populaires vivent plus proches de leur famille, qui a un rôle protecteur majeur, tandis que les cadres comptent plutôt sur leurs amis et les relations de voisinage.

► Les jeunes, les personnes en solos et les nouveaux arrivants sont ceux qui voisent le moins ; parallèlement, les chances de voisiner augmentent avec le niveau de diplôme et de revenu. Aussi les liens de voisinage sont-ils plus denses dans les quartiers bourgeois ou gentrifiés que dans les quartiers populaires ou de mixité programmée, où les échanges de service sont fréquents mais sans beaucoup d'invitations.

► Les relations entre voisins sont très fortement déterminées par le statut d'occupation. 84 % des relations de voisinage s'établissent entre des individus ayant le même statut d'occupation du logement (locataire, propriétaire, etc.) ; constat qui peut expliquer en partie la faible mixité sociale dans les quartiers à mixité sociale programmée.

Chiffres clés

- ▶ **41%** : le taux de personnes vivant seules dans la métropole de Lyon.
- ▶ **2 habitants sur 10** sont licenciés d'un club de sport sur le territoire.
- ▶ Entre 2012 et 2017, les dépenses de culture et loisirs des Grand Lyonnais ont régressé de **11%**, là où tous les autres secteurs affichent des dépenses à la hausse.

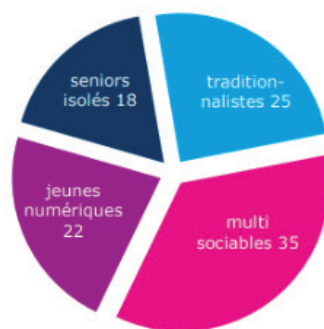
Divers profils de socialisation

Malgré la diversité des pratiques de socialisation, il est possible d'isoler des profils. Le CREDOC propose une typologie à partir de son enquête Conditions de Vie, qui retrace à grandes lignes le portrait social des Français et de leurs comportements en termes de lien social. 4 grands profils de socialisation émergent, à partir de la situation familiale et affective des individus, ainsi que des pratiques de sociabilité* (Hoibian, 2013, p.53).

Quatre profils de population qui se distinguent selon leur sociabilité

Les « **seniors isolés** » rassemblent 18% de la population. Ils se caractérisent par un **relatif isolement, à l'exception notable de relations de voisinage**. Vivant seules (à 92%) et étant plus âgées que la moyenne, ces personnes ont en moyenne des revenus plus faibles. Ces individus rencontrent peu leurs amis, participent peu à des associations et ne fréquentent que rarement des lieux identifiés comme susceptibles de créer des liens (équipement sportif, cinéma, etc) à l'exception d'une fréquentation sporadique de lieux de culte. En revanche, ils discutent quotidiennement avec leurs voisins et échangent parfois des services avec eux. C'est le groupe qui **ressent le plus durement le sentiment de solitude** (25% se disent se sentir souvent seuls).

Les **jeunes numériques** (22%) rassemblent des personnes dont la sociabilité est très tournée vers le **réseau amical** et mobilisant beaucoup les **nouvelles technologies** : 58% d'entre eux ont rencontré de nouvelles personnes grâce au web (contre 27% en moyenne), 77% participent à des réseaux sociaux (contre 39% dans la population). Ce groupe a également des pratiques de loisirs variées (salles obscures, pratiques sportives). A l'inverse, ce groupe est **très peu intégré dans son réseau de voisinage** et témoigne d'une certaine distance à ses relations familiales. En termes sociodémographiques, il s'agit principalement de **célibataires** (72% contre 21%), vivant seuls, jeunes. Ces personnes **souffrent, de temps à autre, d'un sentiment de solitude** (47% déclarent se sentir parfois seuls contre 33% en moyenne).



Les « **traditionnalistes** » privilégient une **sociabilité « physique » et épisodique** : des discussions avec des voisins, et quelques services de temps à autre, l'invitation d'amis à dîner une fois par mois environ, une faible fréquentation de lieux de loisirs (cinéma, équipement sportif), une faible participation associative. On y trouve beaucoup de couples mariés, plutôt âgés, plutôt sans enfant au foyer et de classe moyenne. Ce groupe **valorise beaucoup la famille** qui est pour lui « le seul endroit où l'on se sente bien et détendu ». A *contrario* il investit peu son réseau amical. Il prend peu les réseaux sociaux en ligne et n'a quasiment jamais noué de relations grâce aux nouvelles technologies.

Les « **multi-sociales** » (35% des français) témoignent d'une **activité relationnelle soutenue et surtout diversifiée**. Ces personnes multiplient les occasions et supports de rencontres aussi bien dans leur vie professionnelle, que dans leurs loisirs (fréquentation régulière de cinéma, centre sportif). Ils rencontrent leurs amis et les membres de leur famille proche régulièrement, discutent souvent avec leurs voisins. Ils utilisent également les outils numériques de temps à autre : ils sont présents sur les réseaux sociaux en ligne dans des proportions voisines de celles observées en moyenne et ont parfois noué des contacts grâce au web et aux nouvelles technologies. En termes socio-démographiques, on y trouve beaucoup de **couples avec enfants, diplômés du supérieur** et de foyers avec des revenus élevés. **70% d'entre eux ne se sentent jamais seuls** (contre 55% en moyenne).

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations », début 2013

* Adhésion à des associations, réception d'amis chez soi, rencontre des membres de sa famille proche, rencontres grâce aux nouvelles technologies, appartenance à un réseau social en ligne, fréquence de discussion avec ses voisins, rencontre dans le cadre du travail, fréquentation de lieux de sociabilité, situation familiale.

L'habitat pavillonnaire : un choix individualiste ?

Le modèle pavillonnaire reste très attractif et constitue le choix majoritaire quant aux aspirations résidentielles des Français : le nombre de pavillon a doublé en 30 ans. Les familles sont particulièrement concernées : un couple avec au moins deux enfants a 7 fois plus de chances de vivre en pavillon qu'une personne seule. Il qualifie sans doute un certain rapport au privé : la proximité et la faible densité de population favorisent les liens sociaux mais il permet par ailleurs de placer sa vie privée à l'abri des regards ou du bruit environnant.

Le théâtre de micro-scènes sociales

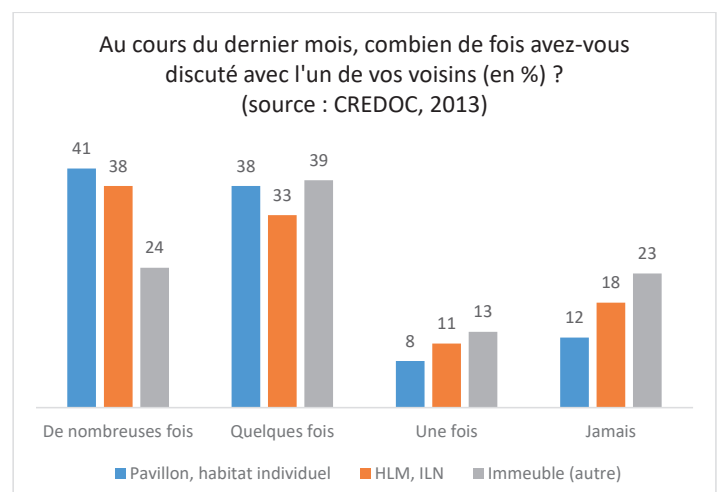
Contrairement aux idées reçues, l'habitat pavillonnaire, « fabrique silencieuse de sociabilité » (Gateau et Marchal, 2019), constitue surtout le théâtre de micro-scènes sociales, dans la rue, devant les maisons et dans les commerces (les achats sont privilégiés en moyenne et grande surface, voire petits commerces, au détriment des grands centres commerciaux). Comme en témoigne le graphique, les relations de voisinage sont plutôt soutenues, notamment parce que les profils sociologiques des résidents sont proches, même si les liens de solidarité qui engagent des liens plus forts sont souvent remarquées par leur absence (c'est le cas par exemple des personnes âgées).

Le choix des familles

Très récemment (2021) qualifié par la Ministre déléguée au logement Emmanuelle Wargon de « non-sens écologique, économique et social », l'habitat pavillonnaire individuel souffre d'une image particulièrement négative : outre son impact environnemental jugé problématique, ce modèle est associé à une forme de « minimalisme » social. Mais que disent les études à ce propos ?

L'effet barbecue

Le modèle pavillonnaire est en outre critiqué pour la pollution qu'il génère. Se pose alors, dans un discours d'opposition, l'argument de « l'effet barbecue ». Certes, si les pavillonnaires et périurbains se déplacent quotidiennement plus souvent, les urbains, quand ils sont mobiles, vont plus loin en utilisant des moyens beaucoup plus polluants (l'avion, entre autres). Les premiers trouveraient, dans leur environnement immédiat (jardin, maison, nature) des occupations et activités qui ne nécessitent pas de déplacement. Le débat reste ouvert pour savoir, qui du pavillonnaire ou qui de l'urbain, a le bilan déplacement le plus lourd. Toutefois, l'intérêt de ce débat est moins de faire ce calcul que de comprendre qu'il s'inscrit dans un affrontement de valeurs sur les formes légitimes de socialisation très liées à la position des ménages dans l'espace social.



1# L'isolement et la solitude : un risque plus élevé pour certaines catégories de population

La question de la solitude est de plus en plus présente dans le débat public, et à raison. La menace d'isolement social est patente : 14 % des Français sont en situation d'isolement relationnel en 2020, ce qui représente 3 millions de personnes en plus depuis dix ans. Les personnes précaires, âgées, malades ou en situation de handicap sont plus souvent concernés.

Les signaux sont également « au rouge » en ce qui concerne les jeunes : l'isolement relationnel a très fortement augmenté ces dernières années chez cette population et ce sont aussi eux qui ont le plus diminué les contacts amicaux pendant le confinement.

Toutefois, et très récemment, il apparaît que l'isolement semble augmenter plus rapidement chez ceux qui étaient épargnés jusque-là, comme les cadres et les personnes qui ont de hauts revenus. Tout se passe donc comme si la fragilisation des liens sociaux était désormais un risque plus répandu.

2# Des usages numériques entremêlés au « réel »

Une idée largement répandue soutient que la fragilisation du tissu social tient pour beaucoup des effets du numérique et des réseaux sociaux. Or, les contacts à distance et les contacts physiques ont plutôt tendance à se compléter : ceux qui échangent le plus avec leurs proches sont aussi ceux qui les côtoient le plus souvent. Internet permet en outre de compenser, pour les plus isolés, la faiblesse des échanges, causés par exemple par l'éloignement géographique.

Internet et les réseaux sociaux doivent donc être considérés comme un nouveau support de médiation des relations sociales plutôt qu'un espace hors de la société dans lequel les cartes de la socialisation se rebattent complètement.

3# Des inquiétudes profondes sur le maintien de la cohésion sociale

Le lien social peut aussi être abordé dans son sens large, notamment ce qui relève du sentiment d'être intégré ou d'appartenir à une société.

80 % des Français déplorent en effet la fragilité voire l'inexistence de la cohésion sociale : l'individualisme, les discriminations et les inquiétudes sur le chômage et la précarité en seraient les responsables. Les institutions sont mises en cause, puisque 85 % des Français considèrent que les responsables politiques ne se préoccupent pas d'eux. Toutefois, il apparaît que la défiance augmente avec le sentiment d'éloignement : ainsi, ceux qui assurent les fonctions de proximité suscitent le plus la confiance de leurs concitoyens, les maires rassemblant par exemple 60 % des avis positifs.

Pour conclure, si la confiance des Français à l'égard du « système » dans son ensemble est mauvaise, elle semble se reporter sur les instances proches d'eux, les maires, Métropoles et département.

FOCUS

Le mode de vie en solo, une nouvelle manière de socialiser

La composition des ménages a beaucoup changé ces dernières décennies, en lien avec d'autres transformations sociales plus générales touchant à la famille, au travail, aux aspirations individuelles, à la mobilité, etc. Désormais, 1 ménage sur 3 est composé d'une personne, contre 1 sur 5 dans les années 1970 ; en ville, comme à Lyon, cela concerne même 1 habitant sur 2. Plus l'âge augmente, plus les chances de vivre seul augmentent (1 personne sur 2 après 80 ans). Entre 25 et 55 ans, la monorésidentialité concerne plus les hommes que les femmes, et la tendance s'inverse ensuite. Ce sont les hommes sans activités, employés ou ouvriers qui vivent seuls le plus souvent, alors que pour les femmes, ce sont plus souvent les cadres.

Derrière cette modalité résidentielle se cache une diversité de situations, parfois très épanouissantes, parfois très précaires. Toutefois, le dénominateur commun à tous ces « solos » est qu'ils sont privés de sociabilité résidentielle ; c'est-à-dire qu'ils ne partagent aucune relation sociale avec quelqu'un qui vit sous le même toit.

Cette modalité résidentielle change ainsi beaucoup la manière d'organiser ses sociabilités dans le cadre du logement mais aussi dans le rapport général au quartier et à la ville : ces habitants étant susceptibles d'être plus actifs socialement, ils vont plus souvent « sortir » en ville et profiter des aménités de l'espace urbain pour tisser et entretenir des liens amicaux.

Les jardins partagés : entre sensibilisation écologique et lien social

Dans l'optique de favoriser la cohésion sociale, de sensibiliser à la transition écologique et d'améliorer le cadre de vie, de nombreuses initiatives de jardins partagés se sont développées avec le soutien des associations et des pouvoirs publics, notamment dans les QPV. Tout en sensibilisant les habitants aux enjeux environnementaux, ces projets constituent un support de lien social non négligeable : « l'activité de jardinage est avant tout un outil prétexte pour un objectif de (re)liaison » (André et Rigondaud, 2014). Même si les enquêtes pointent la nécessité de soutenir cette activité collective par un accompagnement renforcé, les effets sur les individus ou le quartier sont majoritairement positifs (renfort des solidarités, prendre une place dans le quartier, sortir et s'occuper, etc.).

Mettre en commun : un indispensable changement de pratiques

De nombreuses études montrent l'impact très positif de la mise en commun des expériences dans des groupes. Une enquête sociologique menée sur la campagne « Famille à Énergie Positive » montre que la participation à des groupes de familles volontaires est plus efficace en termes de changement de pratiques que les consignes données par les organisateurs. Cet effet positif des discussions entre pairs sur les foyers, s'est aussi retrouvé sur le gaspillage alimentaire. L'appartenance à un groupe, le nivellement des pratiques par le haut, la valorisation des petits gestes, etc. sont autant de facteurs qui renforcent le changement de pratiques.

VU AILLEURS

L'éco-conditionnalité en soutien aux événements

En soutien aux activités festives, génératrices et support de lien social, des labels « éco-responsables » peuvent être délivrés, notamment sur les festivals et événements importants. Les subventions peuvent par ailleurs être soumises à une « éco-conditionnalité », comme c'est le cas en Occitanie. Les critères auxquels doivent se soumettre les événements sont divers. Il s'agit à la fois de l'organisation de l'événement (mise à disposition d'éco-cup ou verre recyclable, sensibilisation au tri des déchets, produits du terroir, etc.), des choix concernant sa promotion (présence numérique, utilisation du papier) ou encore des choix techniques (consommation d'énergies, éclairages). Le plan concerne par ailleurs des questions plus générales, comme l'accès au lieu en lui-même, puisque $\frac{3}{4}$ de l'impact climatique est dû au transport des festivaliers.

Être attentif aux ruptures de liens

Les évolutions des liens sociaux observées ces dernières années, notamment l'isolement, ne sont pas à minimiser. Le risque est grand : aujourd'hui, un Français sur cinq se trouve dans une situation relationnelle fragile (il n'a des liens sociaux que dans un seul réseau), ce qui signifie qu'une seule rupture le sépare de la désaffiliation. Si les craintes du délitement des liens sociaux sont donc fondées, il reste qu'elles ne touchent pas tout le monde de manière homogène.

Puisque la transition écologique implique des changements de modes de vie, l'attention accrue à ce que ces modifications pourront engendrer sur le lien social doit être primordiale. Les modes de déplacements, de communications, les activités, etc. nécessitent d'être repensées mais sont autant de médias qui supportent les relations au quotidien et peuvent isoler les plus fragiles en l'absence de solutions ou d'alternatives.

Relier le besoin de socialisation et la justice sociale

Dans le cas des modes de vie soutenables, l'enjeu de la position des ménages dans l'espace social est également à prendre en compte. Plusieurs études montrent que les classes aisées ont en moyenne une empreinte carbone plus élevée que les plus précaires, alors que les injonctions au changement pourront davantage toucher ces derniers. Ce besoin de justice sociale de la transition est aujourd'hui de plus en plus établi et renvoie généralement à une équité des efforts en fonction de l'impact (ordres de grandeur) et des capacités de chacun, avec un besoin d'accompagnement par les collectivités. En lien avec le point précédent, il pourrait être pertinent d'intégrer l'enjeu de socialisation dans ces critères de justice sociale : quel est l'impact de renoncement de certaines activités sur les liens sociaux, en particulier des plus fragiles ? Au contraire, comment certaines activités liées à la transition peuvent renforcer ces liens ?

Chercher du collectif à tout prix ?

La tendance de fond à l'individualisation des choix de vie implique de comprendre que rechercher plus de collectif ne suscitera pas toujours une adhésion ou implication des citoyens et des individus. Si la désaffiliation est une menace patente, l'attente en termes d'indépendance et d'autonomie est également grande. Le défi est donc de trouver un juste équilibre entre les propositions et projets qui soutiennent la transition écologique et le collectif, tout en laissant à chacun le libre choix de s'investir ou non, de manière plus ou moins importante.

Prendre en compte les valeurs et les normes

Pour agir sur les comportements, il est nécessaire de comprendre que les habitudes de vie, de consommation, de loisirs, etc. sont intrinsèquement liées aux contextes sociaux dans lesquelles les individus vivent et ont vécu (Debrand, 2020). « On observe une forte dimension collective dans nos gestes individuels qu'il faut prendre en compte avant de construire ces injonctions aux individus » (Wakim, 2022). Cette lecture sociale des pratiques individuelles doit être systématique pour en comprendre les ressorts, les enjeux et le fonctionnement, souvent en dépassant les idées reçues et les *a priori*. Le rapport à l'alimentation en est un exemple. La définition d'un « bon repas » est très variable selon les classes sociales : si les classes populaires partagent, dans l'ensemble, l'idée que la satiété qualifie un bon repas, c'est plutôt la qualité, l'origine des produits ou leur saisonnalité qui vont être retenus comme critères par les classes moyennes ou supérieures.

à retenir

Les modes de vie ne peuvent être résumés par un ensemble de pratiques et habitudes individuelles. Ils doivent aussi être envisagés dans leur dimension sociale, c'est-à-dire en prenant en compte ce qu'ils impliquent pour les individus en termes de liens aux autres ou de valeurs collectivement partagées par le milieu social dans lequel ceux-ci évoluent.

C'est en cela que réside aussi la difficulté d'agir sur les comportements et les pratiques dans une perspective de soutenabilité. Les habitudes de vie reposent sur différentes dimensions, qui ne se résument pas à un simple calcul coût/avantage, mais qui incluent aussi des valeurs et des représentations acquises par la socialisation qui structurent et organisent ces habitudes. Cela incite à être attentif aux valeurs et normes qui sous-tendent chaque action.

Mais au-delà des normes sociales, il peut être utile de s'intéresser aux façons dont les Français entretiennent des relations sociales au quotidien. La variété des formes de socialisation (avec / sans les voisins, dans le quartier/ailleurs) est étroitement liée à des choix résidentiels, de mode de déplacement, et de consommation, et a des impacts sur les modes de vie.

La prise en compte des modes de socialisation doit aussi intégrer quelques tendances de fond : le risque accru d'un isolement et de la solitude chez certaines catégories de la population, l'utilisation d'outils numériques entremêlés au « réel », et la fragilisation perçue de notre modèle de cohésion sociale.

La promotion de modes de vie soutenables aurait tout à gagner à intégrer cette dimension des relations sociales, pour éviter les éventuelles ruptures de liens qui découleraient de mesures contraignantes et pour associer justice sociale et besoins de socialisation.

Pour en savoir +

- ADEME, « [Aujourd'hui mon territoire – fiches actions](#) », 2020.
- ADEME, « [Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité. L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir](#) », 2016.
- Agence Nationale de la Cohésion des Territoires, [Observatoire des territoires](#) (site internet)
- André Pascal, et Rigondaud Sophie, « Étude exploratoire de l'impact des jardins partagés sur la "cohésion sociale" ». Plein Sens/CGET, septembre 2014.
- Authier Jean-Yves et Cayouette-Remblière Joanie, « [Et vous, vous connaissez vos voisins ?](#) », *The Conversation*, 2021.
- Berhuet Solen, Brice-Mansecal Lucie, Etienne Lucie, Guisse Nelly et Hoibian Sandra, « [10 ans d'observation de l'isolement relationnel : un phénomène en forte progression. Les solitudes en France - édition 2020](#) », CREDOC/Fondation de France, 2020.
- Bonvalet Catherine, « [Logement et vie familiale. Un parcours résidentiel en mutations](#) », *Informations sociales* 123, n°3, 2005.
- Cheurfa Madani et Chanvrlil Flora, « 2009-2019 : la crise de la confiance politique », Sciences Po/CEVIPOF, 2019
- Debrand Catherine, « [Une question de normes](#) », *Millénaire* 3, 2021.
- Demaison Catherine, Grivet Laurence, Maury-Duprey Denise et Mayo-Simbsler Séverine, « [France, portrait social. Édition 2019](#) » INSEE, 2019.
- Duthy Camille, « [Monorésidentialité : s'émanciper ou s'isoler ?](#) », *Millénaire* 3, 2022
- Gateau Matthieu et Marchal Hervé, « [Les zones pavillonnaires donnent-elles à voir des formes de convivialité ?](#) », Revue du MAUSS 54, n°2, 2019.
- Grossetête Matthieu, « [Quand la distinction se met au vert. Conversion écologique des modes de vie et démarcations sociales](#) », Revue Française de Socio-Économie 22, n°1, 2019.
- Hoibian Sandra, « [Les Français en quête de lien social. Baromètre de la cohésion sociale 2013](#) », CREDOC, 2013.
- INSEE, « [France, portrait social](#) », 2019.
- Kaufmann Vincent et Orfeuil Jean-Pierre, « Cadre de vie et mobilités de loisirs : une remise en question de la ville compacte ? », Forum Vies Mobiles, 2016.
- Lambert Anne, Bonvalet Catherine, Guéraud Elie, Le Roux Guillaume, Cayouette-Remblière Joanie, Langlois Laetitia et Girard Violaine, « [Quelle Sociabilité Pour Les Français En Période de Covid-19 ?](#) », *The Conversation*, 15 juin 2020.
- Munafò Sébastien, « [Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'"effet barbecue" sur le grill](#) », *Cybergeo : European Journal of Geography*, 2017.
- Peretti-Watel, Patrick. « [La cigarette du pauvre : Enquêtes auprès des fumeurs en situation précaire.](#) » École des Hautes Études en Santé Publique. Rennes, 2012.
- UrbaLyon, « [Où en est le territoire de la métropole de Lyon ?](#) », Observatoire métropolitain du développement durable, 2018.
- Wakim Nabil, « [Sophie Dubuisson-Quellier, sociologue : L'injonction aux "petits gestes" pour le climat peut être contre-productive](#) ». Le Monde.fr, 17 août 2022.

Modes de vie

je consomme

AU SOMMAIRE

▼
Exposé :
actualité,
définitions, ...

▼
Statistiques :
chiffres,
graphiques, ...

▼
Tendances :
évolutions benchmark, ...

▼
Enjeux :
Métropole
de Lyon, ...

▼
À retenir

▼
Sur

100 €

72 sont dépensés
par les ménages de
la région lyonnaise
dans des grandes
surfaces (2017).

▼

44 %

Des Français sont
« significativement
impliqués dans
la consommation
responsable » selon
l'ObSoCo/Citeo

► AUTEURS :
Julien Casals,
Eve Denjean,
Julie Gayral

POURQUOI S'INTÉRESSER AUX MODES DE CONSOMMER

Notre mode de vie occidental est en majorité régi par les règles d'une économie capitaliste. Le principe fondamental de ce fonctionnement est « l'extension continue du règne de la marchandise », impliquant selon Philippe Moati (2016) « d'entretenir en permanence la flamme du désir de consommation et de procéder à l'expansion continue de la sphère marchande ».

Ce modèle est progressivement remis en question dans sa dimension expansionniste, à mesure que se généralise la prise de conscience de l'impact de l'activité et de la consommation humaines sur le monde que nous habitons. De plus en plus d'individus se retrouvent désormais face à des injonctions contradictoires, au sein desquels se trouve un acte de consommation jugé néfaste pour le réchauffement climatique et la préservation des écosystèmes, alors même qu'il demeure valorisé au quotidien (publicité, algorithmes ciblés, périodes de soldes, fêtes commerciales).

Il n'est donc pas étonnant que le sujet de la consommation soit au cœur d'une réflexion sur les modes de vie soutenables. Alors que certains estiment qu'il est urgent de cesser de soutenir l'économie marchande mondialisée, génératrice d'émissions de gaz à effet de serre et responsable de tensions éthiques et politiques, d'autres estiment que la responsabilité de proposer un autre modèle doit être assumée par les gouvernements et les entreprises. Ces écarts de représentations sur la marche à suivre montrent qu'il existe des modes de consommer très différents d'une personne à l'autre, d'un groupe social à l'autre. Selon Sophie Dubuisson-Quellier (2018), la consommation devient de plus en plus politique à mesure qu'émerge la prise de conscience de son impact (positif ou négatif) sur l'équilibre économique, social et environnemental du monde.

Souvent reléguée à la sphère privée, la consommation peut être investie par l'acteur public et notamment les collectivités territoriales, tant elles ont un impact sur une multitude de variables locales : l'économie du territoire, le niveau de santé publique, l'aménagement du territoire, etc. De la même manière, les politiques publiques locales sont, elles aussi, capables d'influencer les pratiques de consommation en agissant sur la publicité, l'alimentation, la solidarité, etc. Un levier indirect mais potentiellement puissant pour agir sur les modes de vie.

Un ensemble de pratiques qui va au-delà d'un simple achat

La consommation englobe tout un ensemble de pratiques, que Benoît Heillbrunn (2020) désigne comme différents « rituels relationnels qu'un consommateur peut entretenir à l'égard d'un objet ». Il classe la consommation en trois étapes-clés : « l'approvisionnement de l'objet, qui concerne toutes les modalités d'acquisition (...), l'usage qui correspond aux différents modes d'interaction fonctionnels et ergonomiques avec les objets (...), et le débarras qui concerne toutes les pratiques de désinvestissement d'un objet ». Les objets qui entrent dans nos vies arrivent en effet de différentes manières : un cadeau, un don, un achat, un héritage, une trouvaille... Nous les consommons ensuite, en une fois, les cassons, ou les utilisons plus ou moins fréquemment, jusqu'à leur inventer un nouvel usage, s'en débarrasser pour de bon, les oublier dans un coin. La consommation représente donc ce circuit de notre rapport mouvant aux objets.

Un moyen d'afficher son identité

Benoît Heillbrunn (2020) explique également que la consommation est un « système d'échanges » qui tisse un maillage d'interactions entre les individus, « induisant des logiques d'identité, d'inclusion et d'exclusion ». Les individus consomment des produits différents selon leur socialisation, leur sensibilité à certaines normes et valeurs plutôt que d'autres. Selon l'auteur, « la consommation permet aux individus de mettre en récit leur identité ». Toutefois, même si on observe cet accès segmenté aux biens de consommation, nous demeurons dans une société de consommation de masse (mainstream) qui rassemble la majorité des individus dans des enseignes communes : tout le monde (ou presque) se retrouve au moins une fois de temps en temps à fréquenter une grande enseigne d'ameublement ou des géants en ligne.

Une pratique face à laquelle nous ne sommes pas tous égaux

Le pouvoir d'achat des individus est variable, et pourtant certains biens de consommation restent essentiels à acquérir. Philippe Moati (2016) donne l'exemple du numérique, qui représente un nouveau poste de dépense pour lequel les ménages ont dû faire de la place au sein de leur budget. Ces nouvelles dépenses (smartphones et leurs abonnements), si elles sont facilement absorbées par des ménages aisés, créent « pour beaucoup, un sentiment d'appauvrissement face à des fins de mois plus difficiles, voire l'obligation de devoir se serrer la ceinture sur des postes budgétaires comme l'alimentation ou la santé ». Ce phénomène de restriction de la consommation lié à des possibilités budgétaires trop serrées est mesuré par l'INSEE grâce à l'indicateur européen de privation matérielle et sociale. Il montre qu'en 2021, « 10,9 % des personnes vivant en France métropolitaine sont pauvres en conditions de vie (...) : privations, impossibilité d'acquérir ou de consommer certains biens ou de participer à certaines activités sociales ou de loisirs » (ActuRetail, 2021).

Prégnance des grandes surfaces

Selon la 10^e Enquête Consommateurs de la région lyonnaise publiée en 2017 par la CCI, «les grandes surfaces restent le canal de distribution largement majoritaire pour faire des achats de produits alimentaires (...). Elles représentent 72,2% d'emprise, ce qui signifie que lorsque les ménages de la région lyonnaise ont 100 euros à dépenser dans les produits alimentaires, ils dépensent plus de 72 euros dans les grandes surfaces. Les petits commerces atteignent une emprise de 17,7% alors que les commerces sédentaires sont à 7,3% d'emprise» et à la surface nécessaire) (CCI Lyon, 2017).

La forte progression du e-commerce

Le e-commerce a connu depuis son apparition en 2005 une croissance toujours plus explosive, ayant notamment enregistré un bond considérable depuis la crise sanitaire. En effet, l'expérience des confinements a poussé les consommateurs à se tourner vers cette solution. La Fevad (2022) a ainsi enregistré en 2020 une hausse de 8,5% des ventes sur internet en comparaison à 2019. Ces habitudes ont semblé s'ancrer durablement puisqu'en 2021, malgré la réouverture des lieux de consommation physiques, les chiffres du e-commerce ont progressé de 15,1% en comparaison de 2020.

Vers plus de frugalité

Le CREDOC a observé en 2013 «l'émergence d'une frugalité choisie (...), née à la fois de la mise en place d'une norme sociale écologique et d'un ralentissement durable du pouvoir d'achat» (Siounandan et al., 2013), accordant davantage d'importance au «temps libre, la réalisation de soi et plus généralement le sens de la vie». L'étude du CREDOC montrait aussi l'existence, en creux de cette tendance, d'une «frugalité contrainte» causée par les difficultés économiques, qui concernait près d'un Français sur deux.

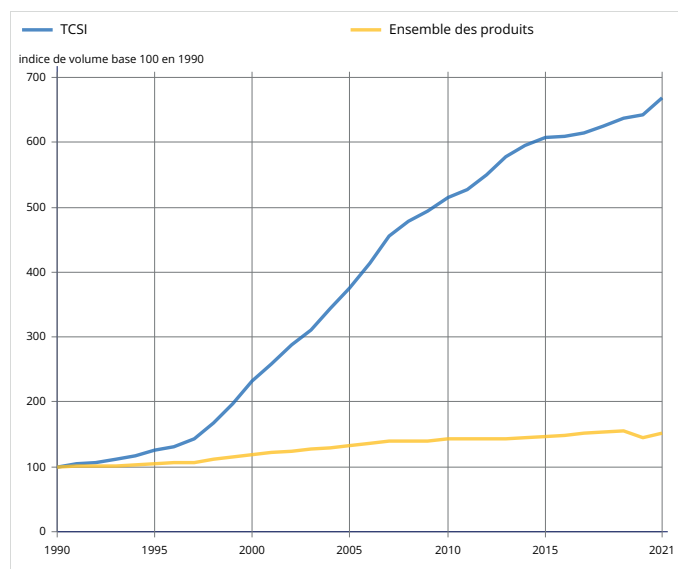
Chiffres clés

- ▶ Sur 100 euros, **72** sont dépensés par les ménages de la région lyonnaise dans des grandes surfaces.
- ▶ Près de **1 Français sur 2** serait dans une situation de «frugalité contrainte», causée par les difficultés économiques.
- ▶ **x2**: le montant des achats bio en France a été multiplié par 2 entre 2015 et 2020 (13 milliards d'euros), même si la tendance stagne depuis.

L'explosion du numérique

L'électronique, et en particulier le numérique, est lui aussi un secteur en forte hausse. Aujourd'hui, le volume des dépenses consacré par les ménages à ce poste de dépense est près de 7 fois plus important que dans les années 1990. Cette dépense est tout à fait récente, dans la mesure où elle se cantonnait avant les années 1990 aux postes de télévision et aux postes de téléphone fixe. À mesure que se sont démocratisés les ordinateurs fixes, puis portables, et enfin les téléphones portables et les smartphones, les dépenses leur étant consacrées n'ont cessé d'augmenter.

Évolution de la dépense de consommation des ménages en technologies, contenus et supports de l'information



Source : Insee, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5348057>

La consommation responsable

L'ObSoCo/Citeo (2021) a récemment observé les différents comportements en matière de consommation responsable, et a dans ce cadre dressé une typologie des consommateurs. Alors 44% d'entre eux sont «significativement impliqués dans la consommation responsable», ils sont 35% à représenter son «ventre mou», en ayant des pratiques de consommation responsable sans pour autant les relier à un objectif de minimiser leur impact social et environnemental. Les 21% restants sont réfractaires à la consommation responsable : ceux-là accordent davantage d'importance au prix et à la qualité de leurs achats, et estiment que consommer de manière responsable est trop coûteux et impacte négativement le confort et le plaisir.

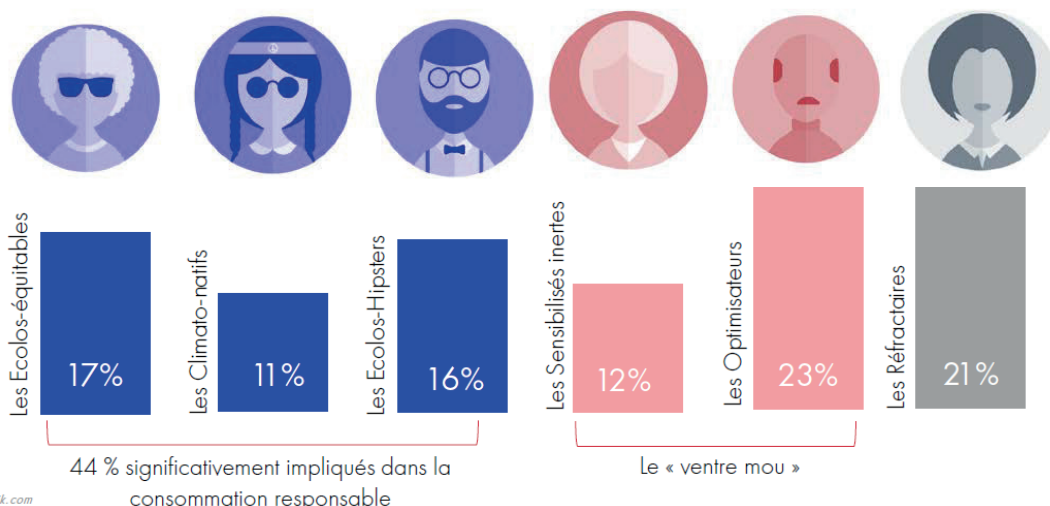
L'étude de l'ObScoCo/Citeo met en lumière que pour 60% des consommateurs, il est difficile de consommer de façon responsable, notamment pour des raisons financières. Pour répondre à cela, Philippe Moati pointe la nécessité de parler en termes de modes de vie, dans la mesure où si certains actes de consommation sont en effet plus coûteux (comme l'achat de produits bio), d'autres permettent de réaliser des économies (consommer moins, remplacer ses déplacements en voiture contre des déplacements à vélo, faire des achats de seconde-main...).

Les produits biologiques et les achats auprès de producteurs

La 10^e Enquête Consommateurs de la région lyonnaise, publiée en 2017, révèle que «la consommation de produits biologiques a fortement progressé [entre 2012 et 2017], alors que 48% des ménages déclaraient acheter des produits biologiques en 2012, ils [étaient] 61% en 2017» (CCI Lyon, 2017). L'enquête attire notamment l'attention sur le fait que la progression se fait plus rapidement à Lyon et Villeurbanne. De la même manière, on observe une hausse considérable des ménages se fournissant près d'une fois par semaine auprès de producteurs (via des réseaux comme les AMAP, au marché, etc), passant de 24% à 41% d'entre eux.

Ces chiffres déjà en hausse avant la crise sanitaire ont été accentués par cette dernière, qui a engendré au niveau national «un engouement pour les produits issus de circuits courts, de production locale et de saison» (Agence Bio, 2021). Le ministère de l'écologie a récemment mis en lumière ce boom des produits bio en révélant que le montant des achats leur étant dédié a atteint 13 milliards d'euros en 2020, «soit le double de l'année 2015».

Malgré cette forte croissance, la tendance du bio est à la baisse dans la grande distribution. L'institut de big data IRI (spécialisé dans les produits de grande consommation) explique dans sa synthèse de juin 2022 que face à l'inflation, les consommateurs se redirigent davantage vers des marques premier prix, qui «reviennent en force», et se détournent des produits bio, qui restent «sur-indicés [par rapport aux produits conventionnels], de l'ordre de 50%» (IRI, 2022).



1# Une déconsommation qui s'amorce mais qui reste minoritaire/ambivalente

L'orientation des individus vers des modes de consommation plus sobres ou responsables ne suit pas une trajectoire linéaire, et semble de surcroît rester marginale. 60 % des consommateurs se tiennent encore loin des pratiques de consommation responsable.

De récents travaux de recherche en psychologie sociale ont explicité cette ambivalence entre une prise de conscience écologique et sanitaire et une difficulté à sauter le pas vers des pratiques de consommation plus sobres. Adeline Ochs (2020) désigne le «green gap» ce décalage entre le désir de changement et la réalité des achats des consommateurs. Elle explique ce phénomène par le fait que consommer de manière responsable nécessite de s'organiser différemment et peut être contraignant en comparaison à des modes de consommation plus conventionnels. Ces éléments peuvent représenter un coût cognitif pour les consommateurs qui finalement renoncent (ou reportent à plus tard) la mise en œuvre de leur volonté de changer.

Claire Lamine (2008) montre également cette ambivalence en faisant émerger la figure des «mangeurs bio intermittents» pour caractériser les pratiques sélectives de consommation de produits bio : la plupart des consommateurs ne les achètent qu'occasionnellement, ou reviennent parfois à des produits conventionnels après avoir essayé l'alternative bio. La sociologue explique que cette variation est due à un arbitrage de différents niveaux de «souci» : diététique, sanitaire, gustatif, environnemental, éthique... qui intervient différemment lors de l'achat des produits.

2# Un marché de la consommation qui se complexifie et se polarise

Dans leur dernier ouvrage, Jérôme Fourquet et Jean-Laurent Cassely (2021) ont mis en lumière la forte segmentation et polarisation du marché de la consommation de masse, qui se subdivise en offres très bon marché (enseignes de discount et de hard-discount) et en offres de plus en plus «prémiumisées» (burger à plus de 15 €). Cette polarisation des consommateurs a pour effet, selon les auteurs, de «démoyenniser» la France, en creusant les inégalités entre une économie dite «de la débrouille» et une économie gentrifiée.

3# De nouvelles pratiques d'hyperconsommation

Si l'achat et la revente de produits d'occasion existent au moins depuis l'invention des petites annonces dans les journaux, les plateformes numériques ont fait exploser ce marché depuis une quinzaine d'années. On observe plus récemment la montée en puissance de Vinted, plateforme spécialisée dans la revente de vêtements d'occasion, particulièrement prisée par les jeunes générations (Vinted revendique 50 millions d'utilisateurs dans 16 pays, dont 19 millions en France) dont les effets pervers sont décriés en termes d'incitation à consommer davantage et à détourner une manne du réemploi utile pour des organismes comme Emmaüs (*Le Monde*, 2022). Cet exemple illustre les paradoxes inhérents au réemploi et à la circularité de la seconde-main, lorsqu'il s'appuie sur le circuit de consommation conventionnelle et lorsqu'il peut induire un effet rebond de déculpabilisation des consommateurs.

TENDANCES/BENCHMARK

Le principe de la monnaie-temps

Le Tic-Tac est une monnaie temps créée par la Maison de Quartier Saint-Nicolas de Romans-sur-Isère. Elle repose sur le principe de valoriser en Tic-Tac différentes activités réalisées pour le compte d'autrui : aide administrative, bricolage, cours de langue, covoiturage, garde d'enfants, soutien scolaire, etc. Les Tic-Tac collectés permettent de « consommer » des services proposés par d'autres. En 2017, un camion aménagé avec un espace cuisine et un laboratoire de transformation de denrées alimentaires a permis de valoriser en Tic-Tac les activités des habitants invités par exemple à fabriquer des conserves à partir des invendus alimentaires récupérés auprès de producteurs locaux.

FOCUS

La figure ambivalente des « enfants gâtés »

L'anthropologue Fanny Parise (2022) a fait émerger l'archétype des « enfants gâtés » pour désigner des consommateurs qui se fient au capitalisme responsable pour résoudre la crise climatique. Fanny Parise a choisi de nommer ce groupe social de cette façon en observant que ces derniers disposent généralement du capital économique adapté pour se procurer des biens de consommation responsable (marques de mode éthique, produits bio, etc.) en quantité suffisante pour pouvoir assouvir malgré tout leurs pulsions de consommation. Elle explique ainsi qu'en plus d'être dans une forme de surconsommation, le fait de consommer des produits responsables ou d'adopter certains engagements comme le zéro déchet ou le végétarisme, leur donne le sentiment d'avoir largement fait leur part, et leur permet ainsi de continuer des pratiques moins responsables en compensation (comme « continuer à prendre l'avion ou à acheter sa garde-robe sur Shein »). La philosophe relève également la dimension d'influence que ce groupe social peut avoir sur le reste de la société, en contribuant à diffuser la consommation responsable tout en ayant des pratiques pouvant aller à son encontre.

La réappropriation des codes du merchandising pour booster l'économie circulaire



Le Smicval Market, à Vayres en Gironde, est une déchèterie où tout est mis en œuvre pour favoriser la revalorisation des déchets qui y sont apportés. Le lieu est divisé en plusieurs espaces, avec un parcours usager bien fléché qui guide les visiteurs, comme au sein d'un supermarché, à l'aide d'une signalétique attrayante. L'objectif de rendre le recyclage et le réemploi attrayants est visiblement rempli, dans la mesure où en seulement deux ans, le volume de déchets enfoui sur le territoire a diminué de 60% et le taux de recyclage a augmenté de 85% (Bigot et al. 2020).

Neva, l'alternative lyonnaise à Amazon

Face à l'impact colossal d'Amazon dans le domaine de la vente en ligne, des Lyonnais ont très récemment décidé de créer Neva, une plateforme de commerce en ligne dédiée uniquement aux produits locaux, pour offrir aux commerçants une alternative au monopole détenu par Amazon. Le but de cette coopérative est de faire en sorte que les capitaux générés par la vente en ligne puissent profiter plus directement au territoire plutôt que d'être captés par une entreprise multinationale.

Les Biens en Commun, le partage d'équipements du quotidien

La start-up lyonnaise « Les Biens en Commun » ambitionne d'installer des casiers dans les copropriétés pour mettre à disposition des équipements du quotidien trop peu utilisés (électroménager, cuisine, bricolage, convivialité, divertissement, etc.).

Donner la place aux entreprises dans la déconsommation

Les entreprises, au cœur de la production des biens de consommation, sont aussi amenées à déconstruire et réinventer leur raison d'être. Au-delà de la RSE, c'est la bifurcation de leur modèle économique et de leur activité qui est en jeu. Ces intentions de déconstruction des pratiques sont souvent critiquées comme trop superficielles face à l'ampleur des enjeux, voire mensongères (greenwashing) : l'acteur public peut-il jouer un rôle d'accompagnateur de ces pratiques de bifurcation ?

Construire la légitimité d'agir sur la consommation

La consommation relève de la sphère privée et les habitants du territoire ont un accès inégal aux différents biens et services proposés (par leur pouvoir d'achat, par la dimension culturelle et symbolique des biens consommés...). En ce sens, il est difficile pour une collectivité locale d'aborder directement la consommation dans le cadre de ses politiques publiques, même si elle dispose de leviers indirects (règlement de publicité locale, campagnes de sensibilisation, soutien aux commerces de proximité). Les collectivités locales sont-elles légitimes pour structurer une politique publique de la consommation locale et responsable ? Leur champ d'intervention peut-il aller au-delà de leur strict champ de compétence (selon les échelons : économie, alimentation, social, culture, sport, etc.) ?

Agir sur les normes sociales

Les normes sociales accordent une place importante à l'acte de consommation, qui représente un point de repère, un moyen d'interagir, d'appartenir et de se reconnaître au sein d'un groupe. La notion de plaisir y est également liée. Comment l'acteur public peut-il valoriser les points de repère et de lien social en proposant d'autres canaux que celui de la consommation ? Est-il légitime ?

Porter un discours sur la consommation responsable adapté à la variété des publics

L'acteur public doit faire face aux inégalités économiques et aux différentes normes et valeurs des habitants sur le territoire, ce qui doit l'inciter à adapter son discours à cette diversité. Vis-à-vis de la consommation responsable, certains sont engagés, d'autres sont réfractaires, d'autres encore ne se sentent pas en mesure de pouvoir l'adopter. Comme le principe du green gap le démontre, pour tous ces publics, il existe un écart entre les intentions de consommation et la réalité de leurs achats. L'acteur public peut s'adapter à ses différents rythmes de changement et adapter sa communication et son action pour tenter de réduire de façon efficace les écarts entre intention et action.

à retenir

La consommation est au cœur des normes et interactions sociales. Elle représente un point de repère, est synonyme de confort et de sécurité, et elle contribue aux liens sociaux et à la construction des identités. Pourtant, les modes de consommer conventionnels sont remis en question, dans un contexte où les ressources planétaires s'abiment et s'épuisent.

La consommation responsable est désignée comme l'alternative produisant un impact moindre sur l'environnement et l'équilibre éthique (social, climatique, économique...) de notre société. Elle permet de se procurer des biens de consommation produits de manière plus raisonnée et sobre, en veillant à réduire les externalités négatives liées à leur production.

Mais cette consommation responsable, bien que s'amorçant chez une partie de la population, n'est pas accessible par tous. Surtout, elle fait aussi face à des contre-tendances, comme la progression du e-commerce, un marché de la consommation qui se complexifie et se polarise et des effets rebonds chez certains consommateurs. Un changement de modes de vie en termes de consommation implique ainsi des évolutions des pratiques individuelles, mais ces dernières ne peuvent avoir un impact réel que dans un changement du modèle de la société de consommation dans son ensemble qui aille plus loin que la « consommation responsable ».

À cet égard, les entreprises peuvent jouer un rôle en opérant une bifurcation réelle de leurs modèles économiques et de leur raison d'être. Les collectivités locales, quant à elles, pourraient construire leur légitimité à agir sur la consommation, ce qui peut passer par plusieurs leviers : mener une politique publique de la consommation, agir sur les normes sociales, ou adapter les discours et incitation aux publics.

Pour en savoir +

- ActuRetail, [« Philippe Moati \(ObSoCo\) : panorama de la consommation responsable en France »](#), 2 avril 2021.
- Agence Bio, [« La bio en pleine croissance : découvrez les chiffres ! »](#), 2021.
- Association Negawatt, Rapport complet du scénario Negawatt 2022
- Bigot Maéva, Gat Mélanie, Geffroy Diane, [« Comportements : Quand les pouvoirs publics nous invitent à changer »](#). Millénaire 3, 2019.
- CCI Lyon, [« Tendances de consommation : les résultats de la 10^e enquête consommateurs de la région lyonnaise »](#), 2017.
- Clauzel Amélie, Guichard Nathalie, Riché Caroline, *Chapitre 5. Nouveaux modes de consommation : l'influence des variables socioculturelles*, in *Comportement du consommateur. Fondamentaux, nouvelles tendances et perspectives*, avec la collaboration de Laender Marie-Hélène. Vuibert, 2016, pp.153-183.
- Dubuisson-Quellier Sophie, *Chapitre 4. Résister à la consommation de masse*, in *La consommation engagée*, sous la direction de Dubuisson-Quellier Sophie. Presses de Sciences Po, 2018, pp.77-105.
- Ducourant Hélène, [« Crédit à la consommation et endettement des individus : des idées reçues et des outils pour les combattre. Introduction au dossier »](#), Revue Française de Socio-Économie, vol.9, no.1, 2012, pp.11-21.
- Fevad, 2022. [« Bilan du e-commerce en France en 2021 : Les Français ont dépensé 129 milliards d'euros sur internet »](#), 3 février.
- Fourquet Jérôme, Cassely Jean-Laurent, *La France sous nos yeux*, Éditions Seuil, 2021.
- Gorge, Hélène, et Eva Delacroix, *Chapitre 2. "Bons" et "mauvais" pauvres : les représentations des personnes pauvres et de la pauvreté*, Eva Delacroix éd., Marketing et pauvreté. Être pauvre dans la société de consommation. EMS Éditions, 2017, pp.45-66.
- Heilbrunn Benoît (dir.), *La consommation et ses sociologies*. Armand Colin, 2020.
- IRI, [« IRI Vision Le Mensuel P6 2022 »](#), 2022.
- Lamine Claire, *Choix et pratiques alimentaires des "mangeurs bio-intermittents", une contribution à une sociologie de la variabilité des pratiques*, Éditions Quae, 2008.
- Le Monde, [« Vinted : l'achat de vêtements d'occasion est-il une fausse bonne idée ? »](#), Podcast, 29 mars 2022.
- Moati Philippe (dir.), *La Société malade de l'hyperconsommation*. Odile Jacob, 2016.
- Novethic. Fanny Parise, anthropologue : « la consommation responsable est un alibi de l'hyperconsommation », 26 juin 2022.
- ObSoCo/Citeo, « Observatoire de la consommation responsable », 2020.
- Ochs Adeline, *Chapitre 5. Des utopies aux comportements de consommation : le green gap*, Olivier Badot, éd., *Utopies et consommation*. EMS Éditions, 2020, pp.77-92.
- Parise Fanny, *Les enfants gâtés, Anthropologie du mythe du capitalisme responsable*, Payot&Rivages, 2022.
- Rémy Éric, *Chapitre 3. Ce que le populaire fait à la consommation*, in Eva Delacroix éd., Marketing et pauvreté. Être pauvre dans la société de consommation. EMS Éditions, 2017, pp.67-92.
- Siounanda Nicolas, Hébel Pascale, Colin Justine, *En marge de la crise : émergence d'une frugalité choisie*, N°266, note de synthèse de « Va-t-on vers une frugalité choisie ? » Cahier de recherche du CRÉDOC, n°302, 2013.

WWW.

Retrouvez
toutes les études sur

MILLENAIRE3.

COM

Métropole de Lyon
Direction de la prospective
et du dialogue public
20 rue du Lac
CS 33569 - 69505 Lyon Cedex 03