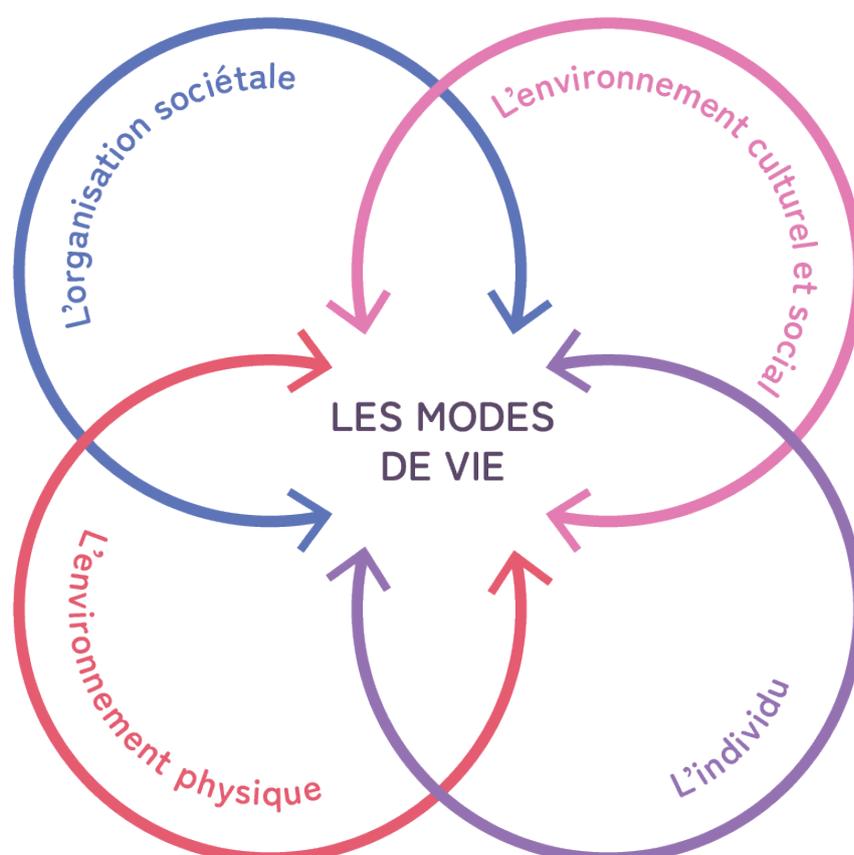


MODES DE VIE SOUTENABLES

Agir sur les modes de vie

Une nouvelle grille de lecture



MÉTROPOLE

GRAND LYON

Août 2022

AOÛT 2022
Métropole de Lyon

■ Commanditaire

Jérémy Camus, Vice-Président

■ Coordination

Corinne Hooge, Nicolas Leprêtre, Caroline Richemont (DPDP)

■ Rédaction

Catherine Debrand-Bonapetit, Julie Gayral, Quentin Zaragori (Nova 7) et Nicolas Leprêtre

■ Réalisation

Nathalie Joly (DPDP)

La DPDP remercie les collègues qui ont pris le temps de participer à cette étude.

Illustration couverture : ©Nova7/Métropole de Lyon

SOMMAIRE

Introduction : relire les politiques métropolitaines à travers le prisme des modes de vie	p. 5
Contexte : l'accélération du changement implique d'agir sur les modes de vie.....	5
Deux études pour apporter des outils de diagnostic et des repères stratégiques	6
Agir sur les modes de vie : une nouvelle grille de lecture	7
Pourquoi s'intéresser aux modes de vie ?	9
1. L'entrée par les « modes de vie » permet d'objectiver les freins et marges d'évolution	9
2. Au cœur des modes de vie, des pratiques entremêlées à rendre soutenables	11
Changer les modes de vie, un élargissement nécessaire de la focale	15
La grille de lecture des modes de vie	15
1. L'organisation sociétale (réglementation, rythmes de vie, économie)	16
2. L'environnement physique : matériel, technologique et infrastructurel	18
3. L'environnement culturel et social : valeurs, imaginaires et normes	20
4. L'individu : attitude et comportements	22
Retour des services sur les apports de cette grille de lecture pour l'action au quotidien	24
Conclusion : dix pistes d'action émergent d'une analyse par les modes de vie.....	26
Principales sources bibliographiques	29

Introduction

Relire les politiques métropolitaines à travers le prisme des modes de vie

Contexte : l'accélération du changement implique d'agir sur les modes de vie

La transition écologique nécessite d'opérer des changements profonds et rapides à toutes les échelles de la société. Sa réalisation demande de faire évoluer les manières d'agir, les choix de vie individuels et collectifs et les infrastructures techniques. Pour les pouvoirs publics, elle s'incarne par des questions concrètes qui touchent le quotidien des citoyens et sur lequel tentent d'agir les élus et les agents :

- ▶ Sur la mobilité, comment accélérer le report vers les modes actifs ? Comment inciter à changer le parc automobile vers des véhicules moins polluants ?
- ▶ Sur les déchets, comment réduire le volume de déchets créés (éviter de consommer, réutiliser, réparer) ? Comment favoriser la circularité des déchets produits (compostage, tri) ? Comment en améliorer la collecte et la gestion ?
- ▶ Sur la consommation d'énergie : comment réduire la consommation d'énergie dans le logement (rénovation, consommation individuelle) ? Comment favoriser le passage à des énergies renouvelables ?
- ▶ Sur l'alimentation : comment réduire la consommation de produits à fort impact carbone (viande, etc.) ? Comment favoriser la production d'une alimentation locale, bio, de qualité, accessible à toutes et tous ?

Pour chacun de ces sujets, engager une transition écologique consiste aujourd'hui **à agir sur les choix du quotidien des individus**. C'est pourquoi les collectivités locales ont multiplié, depuis une dizaine d'années, les démarches de changement de comportements. Si les actions engagées en ce sens sont riches d'enseignements elles ne sont pas sans comporter d'importantes limites au regard de l'urgence écologique :

- ▶ De nombreux freins psychologiques, techniques ou sociologiques, limitent le changement de comportement ;
- ▶ Une seule action est souvent insuffisante pour changer définitivement un comportement, il est notamment nécessaire de travailler sur le maintien du nouveau comportement adopté ;
- ▶ L'échelle individuelle s'avère insuffisante face à l'ampleur des enjeux de transition et la massification des changements nécessaires.

Il faut donc engager une réflexion qui dépasse la focale individuelle pour embrasser une transformation profonde des modes de vie et une accélération du changement, plus à même de répondre aux changements structurels et collectifs qu'impose l'urgence climatique. .

Mais en quoi parler de « modes de vie » change les manières d'agir des collectivités ? Pourquoi constitueraient-ils la bonne clé pour accélérer la transition ? Où en est la Métropole de Lyon en matière d'actions de changements de comportement et de modes de vie ?

Deux études pour apporter des outils de diagnostic et des repères stratégiques

À la demande des élus de la Métropole de Lyon, la DPDP (service prospective des politiques publiques, service usages et expérimentations et mission suivi et évaluation des politiques publiques) a engagé un chantier de prospective sur les modes de vie soutenables. Les objectifs sont doubles :

□ Partant du constat que la collectivité a déjà une expérience sur l'action en faveur d'un changement de comportements et de modes de vie, il s'agit de proposer une revue des actions menées par la Métropole de Lyon depuis une dizaine d'années pour en tirer des enseignements transversaux.

► **C'est l'objet de la première étude «Changer les comportements : revue et enseignements des actions métropolitaines».**

□ Considérant que les grilles usuellement utilisées sur les comportements individuels ne sont pas opérantes pour passer à l'échelle, il s'agit de proposer de nouvelles grilles d'analyse et d'identifier les enjeux clés que la Métropole doit prendre en compte si elle souhaite investir davantage les changements de modes de vie.

► **C'est l'objet de la seconde étude «Agir sur les modes de vie : une nouvelle grille de lecture».**

Ces études offrent deux grilles de diagnostic – sur les actions visant les comportements et sur les modes de vie – utiles pour les services métropolitains s'ils veulent prendre du recul sur leur action. Elles apportent également aux élus des enseignements stratégiques sur les opportunités et limites à agir sur les modes de vie, en identifiant notamment les défis d'une accélération du changement.

Pour ce faire, ce chantier s'appuie sur :

- Une revue de littérature des productions déjà réalisées sur le sujet ;
- Une quinzaine d'entretiens menés auprès de directrices, de directeurs et agents concernés, pour recueillir leur vision des défis relatifs à une action métropolitaine sur les modes de vie, et lister les actions engagées par la Métropole depuis plusieurs années ;
- Une analyse des enseignements de ces actions listées à partir de l'information déjà disponible et de deux ateliers réunissant une dizaine d'agents.

Une précaution méthodologique s'impose sur cette seconde étude : les exemples mobilisés pour illustrer la grille de lecture par les modes de vie sont nécessairement lacunaires et ne représentent pas l'ensemble des actions engagées par la Métropole. Il est également parfois complexe de déterminer si une action est à ranger dans une catégorie plutôt qu'une autre. Les éléments présentés relèvent plutôt d'une invitation générale à se saisir de cette grille de lecture et non d'une répartition définitive.

Agir sur les modes de vie : une nouvelle grille de lecture

Les modes de vie renvoient à la structure de notre société et à un ensemble de styles de vie

- ▶ Au singulier, le **mode de vie** caractérise un ensemble de normes et de règles intériorisées par l'ensemble d'une société qui s'y conforme : c'est le « mode de vie occidental », qui demeure stable dans le temps et difficile à changer, même s'il laisse de la place à des évolutions.
- ▶ Au pluriel, les **modes de vie** désignent un éventail de manières de vivre au quotidien, en fonction de critères fonctionnels, sociaux et sensibles, au niveau du groupe ou même de l'individu : c'est le mode de vie urbain ou péri-urbain, nomade ou sédentaire, etc. Ils sont par définition pluriels et peuvent être plus facilement influencés.
- ▶ Ces deux catégories sont évidemment reliées : le mode de vie occidental influence les modes de vie (ex. la société de consommation), mais ces modes de vie évolutifs peuvent changer dans le temps long la structure des sociétés.

Les modes de vie sont incarnés par un ensemble de pratiques sociales reliées entre elles

Les modes de vie concernent l'ensemble des pratiques de la vie quotidienne (manger, consommer, se déplacer, se loger, etc.) commun à des groupes dans une société donnée ou à des groupes à l'intérieur de cette société.

Ces pratiques sont reliées entre elles, ce qui fait qu'un mode de vie est bien plus qu'une somme de pratiques : faire ses courses implique de se déplacer via un mode (à pied, à vélo, en voiture, ...) et ce que l'on achète (pratiques d'achat) génère des déchets (plus ou moins selon ses choix, l'offre de vrac, etc.) qu'il faudra ensuite gérer (pratique de tri, compost...). Ces imbrications sont facteurs d'inertie... mais elles peuvent aussi être un levier de changement (effet *spillover*).

En regardant les modes de vie plutôt que le changement de comportements, on élargit la focale à quatre catégories d'action

- ▶ **L'organisation sociétale**, incluant la réglementation (Zone à Faibles Émissions), les rythmes de vie (horaires de travail), les mesures économiques (tarification des transports en commun), etc. Elle relève principalement de l'État, même si la Métropole dispose de leviers d'action. Cette catégorie permet d'orienter la société dans son ensemble et peut contribuer à diffuser de nouvelles normes sociales (ex. de l'interdiction du tabac dans les lieux clos, aujourd'hui vu comme une évidence).
- ▶ **L'environnement physique**, incluant les dimensions matérielles (Vélo'V, bornes à compost), technologiques (Ecolo) et infrastructurelles (Voies Lyonnaises, Ecorénov'). Cette catégorie permet d'offrir les conditions du changement en offrant des solutions et des alternatives.

- ▶ **L'environnement culturel et social**, incluant les actions sur les valeurs, les imaginaires et les normes sociales (Plan d'éducation Au Développement durable, Défis Déclit, Règlement local de publicité, etc.). Cette catégorie travaille sur la toile de fond culturelle qui oriente les choix de vie au quotidien (ex. désirabilité de la voiture individuelle, rapport à la « saleté » des déchets, etc.).
- ▶ **L'individu**, incluant les actions visant l'attitude et les comportements (essentiellement détaillées dans le 1er rapport : actions de communication, de sensibilisation, d'*empowerment*, etc.). Cette catégorie donne les leviers de compétence et de connaissance à l'échelle de l'individu pour changer les modes de vie.

La combinaison de ces quatre axes est propice à une évolution des modes de vie.

Dix pistes d'action émergent de cette analyse par les modes de vie

Pour les politiques publiques qui ambitionnent d'agir sur les modes de vie, dix pistes d'action paraissent utiles à explorer à l'issue de l'utilisation de cette grille de lecture. Les voici (sans ordre de priorité) :

1. Avoir une vue d'ensemble de la place des mesures de transition engagées au sein de la grille des modes de vie, de façon à proposer une vision cohérente, porteuse de sens, qui puisse faire le récit d'un changement systémique et dans la durée.
2. Mobiliser les quatre piliers de la grille des modes de vie dans la conception des politiques publiques afin de faciliter les liens entre action.
3. Relier les actions lancées à court terme à une temporalité plus longue pour incarner le changement par rapport à des ambitions à long terme bien explicitées, ce qui permet de ne pas décourager face à l'ampleur des mutations à opérer (effet « quick win »).
4. Définir une posture vis-à-vis des modes de vie souhaitables et non désirables. Si la collectivité n'est pas légitime pour imposer « un » mode de vie, elle peut définir une posture offensive ou défensive sur les modes de vie actuels qui s'inscrivent ou non dans le sens de la transition écologique.
5. Sortir d'un ciblage « grand public » pour se recentrer sur des cibles plus fines en fonction de l'efficacité de l'articulation entre les quatre catégories de la grille.
6. Cibler des moments de vie propices au changement de mode de vie en se coordonnant avec des acteurs de proximité.
7. Adopter une logique écosystémique et territorialisée, qui part des logiques propres aux groupes et individus.
8. Travailler sur des pratiques sociales, en intégrant que celles-ci sont intrinsèquement collectives, interdépendantes et qu'elles articulent différentes dimensions qui dépassent leurs manifestations observables (les imaginaires, les capacités et les infrastructures).
9. Décloisonner les actions thématiques, pour jouer sur l'effet de diffusion d'une thématique sur une autre (*spillover* comportemental).
10. Remettre du sensible, de l'affect, quitte à entrer dans le quotidien voire l'intime, pour faciliter une prise de conscience de nos liens à l'ensemble de notre environnement et au vivant.

Pourquoi s'intéresser aux modes de vie ?

1_L'entrée par les « modes de vie » permet d'objectiver les freins et marges d'évolution

Le « mode de vie » est un terme vaste, qui fait référence à la façon dont les individus vivent et interagissent ensemble. Le mode de vie peut être entendu dans deux sens principaux, à partir des travaux du sociologue Bruno Maresca (2017) :

Au singulier, **le mode de vie** caractérise une société dans sa globalité : il touche tous les individus et toutes les sphères de la vie sociale, il devient un système. On peut ainsi parler du mode de vie occidental, par exemple. Il s'agit d'**un ensemble de normes et de règles intériorisées par l'ensemble d'une société qui s'y conforme**. Il comprend aussi une dimension culturelle et une dimension socio-économique propre à la société qu'il caractérise et à une époque donnée. Il s'agit donc d'une notion complexe, à la fois symbolique et technique, pivot de la cohésion sociale qui désigne l'architecture du vivre-ensemble.

► Le mode de vie occidental est structuré par des systèmes normatifs très forts, qui ont des répercussions à la fois législatives, économiques, sociales, culturelles, etc., comme par exemple :

- La sédentarité résidentielle,
- La composition familiale mononucléaire et la diversification des modèles familiaux,
- Le travail marchand (souvent salarié),
- La société de consommation,
- L'affirmation de l'individu et de la liberté individuelle,
- Etc.

Au pluriel, **les modes de vie** sont synonymes de styles de vie¹. Il s'agit d'un éventail de **manières de vivre au quotidien**, au niveau du groupe ou même de l'individu :

- Le niveau groupal traduit les manières d'être communes à des groupes d'appartenance. Ces groupes sont définis par des critères de territoire, d'âge, de la classe sociale, etc. On peut alors parler des modes de vie des urbains, des jeunes, des ouvriers, etc.
- Au niveau individuel, les modes de vie sont les arbitrages qui amènent les individus à adopter ou non un comportement, en fonction :
 - de leurs expériences passées (opportunités et contraintes qui se sont présentées dans leur vie) ;
 - de leur héritage social (transmission de valeurs, de façon de penser, par les proches).

1. La notion de mode de vie est parfois confondue avec les « conditions de vie ». Ces dernières caractérisent le cadre de vie des ménages via des critères objectifs et descriptifs, traduisibles en indicateurs mesurables (revenu, espérance de vie, taux de natalité, type d'habitat...). Le ou les modes de vie dépassent ces indicateurs et comportent des aspects psycho-sociologiques.

Il s'agit donc d'une notion identitaire, d'un système de valeurs qui explique les choix du quotidien en fonction (Ravalet, Kaufmann, 2019) :

- de **critères fonctionnels**

→ Exemple : est-ce que je recherche la proximité à mon travail, aux commerces, à la nature ?

- de **critères sociaux**

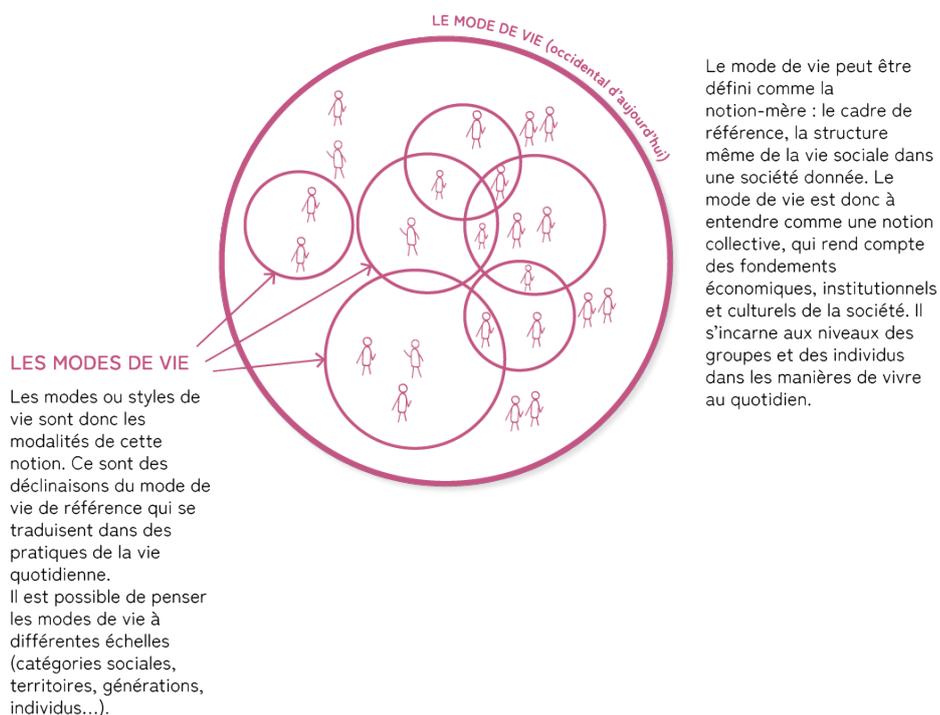
→ Exemple : quel est mon rapport à autrui, quel est mon sentiment de (in)sécurité, quels sont mes critères de distinction ?

- de **critères sensibles**

→ Exemple : ai-je eu des expériences négatives ou positives avec les transports en commun ? Est-ce que je vis mal d'être dans les bouchons ?

Pour résumer, le mode de vie occidental, structurant de l'ensemble de la société, s'incarne dans un éventail de modes de vie correspondant à différents groupes de cette société, qui sont tous influencés par ce cadre que constitue le mode de vie occidental.

Schéma 1 : Mode de vie et modes de vie : une notion et ses modalités proposées par Nova 7



Le mode de vie est donc par définition assez stable dans le temps, dans la mesure où il découle des structures fondatrices d'une société et que le poids des habitudes fait l'objet d'une force d'inertie. Pour autant, les modes de vie restent perméables et peuvent évoluer progressivement dans le temps, du fait des dynamiques de la différenciation sociale (styles de vie des riches et des pauvres, styles de vie communautaires), mais aussi sous l'effet de la contestation sociale (styles de vie alternatifs) et du changement social (styles de vie émergents).

Pourquoi c'est intéressant à mobiliser pour la Métropole

- Pour situer les comportements des individus dans le cadre plus large de leurs besoins en tant qu'être sociaux qui fonctionnent en groupes d'appartenance : par exemple, même s'il a toujours existé, le besoin de mobilité est encore plus ancré aujourd'hui ;
- Parce que le mode de vie est le pivot de la cohésion sociale : historiquement, les politiques publiques avaient comme souci de garantir à toute la population un accès aux standards du mode de vie français (prestations familiales, droit au logement, aide à la consommation...). La défense « d'un mode de vie à la française » est d'ailleurs souvent mobilisée par les mouvements conservateurs ;
- Parce que le mode de vie occidental, insoutenable au regard des limites planétaires, devient un concept majeur pour pointer les risques sociaux, climatiques, ou sanitaires à l'ère de l'anthropocène ;
- Pour comprendre le poids du système sur les modes de vie : il est plus difficile de mener des politiques qui vont dans le sens de la sobriété (énergétique, de déplacement, etc.) quand le mode de vie occidental s'inscrit dans une culture de la (sur)consommation et de l'individualisme ; pour autant, il est aussi important d'agir sur les composantes de ce système (représentation de ce qu'est la consommation) ;
- Pour souligner la nécessité de s'inscrire dans une temporalité longue, la seule à même d'influer sur les modes de vie.

2_ Au cœur des modes de vie, des pratiques entremêlées à rendre soutenables

Les modes de vie sont incarnés par un ensemble de pratiques liées entre elles

Si les modes de vie sont une notion pertinente pour appréhender les freins à l'accélération du changement, encore faut-il comprendre ce qu'ils désignent concrètement. Les modes de vie s'incarnent concrètement dans des **pratiques sociales** (E. Shove et al., 2012 ; nommées simplement « pratiques » dans le reste du document). La théorie des pratiques (développée dans les années 2000) conçoit les comportements des individus comme résultant à la fois des imaginaires collectifs, des capacités individuelles et des infrastructures. Le tout forme donc une pratique sociale. Les pratiques sont normées, elles se diffusent et se transforment en se « routinisant » dans des groupes sociaux donnés.

En ce sens, les modes de vie concernent l'ensemble des pratiques de la vie quotidienne (manger, consommer, se déplacer, se loger, etc.) commun à des groupes dans une société donnée ou à des groupes à l'intérieur de cette société. Concrètement, cela signifie qu'un individu a des pratiques et des façons de vivre :

- communes à la société dans laquelle il/elle vit (le mode de vie occidental)
- commune au groupe auquel il/elle appartient (une génération, un territoire, une CSP)
- propre à lui-même / elle-même

→ Exemple : le mode de vie des jeunes urbains s'illustre dans un certain nombre de pratiques propres à ce groupe, qui trouvent leur fondement dans des phénomènes de société : la massification et la démocratisation de l'enseignement supérieur, l'augmentation de l'âge moyen du premier enfant, la recherche de proximité avec les lieux de sorties, de loisirs et culturels. Tous ces critères amènent les jeunes urbains à avoir des pratiques caractéristiques :

- vivre dans la mesure du possible en centre-ville,
- se déplacer de plus en plus à vélo,
- commander des repas en ligne,
- fréquenter les bars en *afterwork* avec leurs collègues ou leurs amis,
- etc.



Les pratiques ne peuvent pas se comprendre de manière isolée

Les pratiques ont des liens entre elles, directs et indirects. Faire ses courses implique de se déplacer via un mode (qui est une pratique en lui-même : à pied, à vélo, en voiture, ...). Ce que l'on achète (pratiques d'achat) génère des déchets (plus ou moins selon ses choix, l'offre à disposition, etc.) qu'il faudra ensuite gérer (pratique de tri, compost...). Élever des enfants ou avoir des animaux de compagnie (ou les deux) a des répercussions sur l'ensemble de ces pratiques : déplacement, consommation, déchets, etc.

Ces imbrications sont un facteur d'inertie... mais elles peuvent aussi être un levier de changement. On parle ainsi de « spillover » (étalement) comportemental, pour traduire le fait que l'adoption d'une pratique pro-environnementale va avoir un impact sur d'autres pratiques via plusieurs effets :

- ▶ une pratique peut entraîner d'autres via des effets de cohérence ou des effets identitaires : faire la même chose au travail et à domicile, conformer son image à sa pratique vis-à-vis d'autrui ou de soi-même ;

→ Exemple : si je décide d'acheter davantage de produits saisonniers / locaux / bio, je serai susceptible de composter mes biodéchets, ou de fréquenter des commerces de proximité qui vendent du vrac, etc.

- ▶ à l'inverse, une pratique peut avoir des effets «rebonds» si son adoption amène à se déculpabiliser sur d'autres pratiques.

→ Exemple : faire des travaux de rénovation énergétique peut amener à ne plus faire attention à sa consommation dans la mesure où on en a déjà « assez fait ».

Pourquoi c'est intéressant à mobiliser pour la Métropole

- Parce que travailler sur les modes de vie implique de ne plus agir isolément sur des comportements sans prendre en compte leurs enjeux contextuels, collectifs et interconnectés.
- Parce qu'il est nécessaire de cibler des publics et de comprendre leur mode de vie pour pouvoir concevoir des leviers d'action adaptés.
- Pour construire des passerelles entre les politiques thématiques à travers cet effet de *spillover* : mobilité, déchets, habitat, social, alimentation, énergie, santé, sport, etc.

Les modes de vie sont beaucoup plus que la somme des pratiques

Les modes de vie s'incarnent dans des pratiques, mais ils sont beaucoup plus que la somme de gestes individuels, ils les orientent : les pratiques de consommation, les modes d'habiter, les modes de travail, la mobilité, etc. sont conditionnés par un rapport à la consommation, au temps, à l'espace, au travail, aux relations propre à chaque mode de vie. Modes de vie et pratiques sont en fait une boucle d'action et de rétroaction s'influencent mutuellement.

→ Exemple : le charriot de supermarché symbolise un changement d'échelle des pratiques d'achat à partir des années 70. Le caddie représente toute une réalité composée de l'essor des hyper et supermarchés : prendre sa voiture pour transporter un grand nombre de courses, pouvoir stocker longtemps des aliments dans des congélateurs et donc acheter beaucoup plus d'un coup (et se laisser tenter par des produits non anticipés sur sa liste), s'accomplir par la consommation de biens ou de produits électroménagers, etc.

Mais au même titre que la pratique du « gros charriot du samedi » a conforté des modes de vie centrés sur l'usage de la voiture et la société de consommation, d'autres modes de vie plus récents peuvent rendre obsolète cette même pratique : demande d'immédiateté ou de praticité qui pousse à acheter sur Internet, aspiration à une « ville du quart d'heure » chez certains habitants, etc. Il n'est ainsi pas certain que le caddie reste un objet central des modes de consommation à venir².

Pourquoi c'est intéressant à mobiliser pour la Métropole

- Parce que ces exemples incitent à penser au niveau collectif, en s'intéressant aux effets respectifs entre modes de vie et pratiques. On peut influencer les pratiques, dans toute leur complexité collective, de façon à faire évoluer les modes de vie qui, à leur tour, pourront s'incarner dans de nouvelles pratiques. Ainsi, malgré la stabilité des modes de vie, ils restent des processus dynamiques qui évoluent de cette manière : nous vivons différemment d'il y a 20 ans, et ce quel que soit le groupe social.
- Pour rappeler que les nouveaux modes de vie peuvent aller dans le sens de la transition écologique... mais aussi dans une autre direction (essor des achats sur Internet).

2. Pour en savoir plus, voir l'article de l'agence « 15 marches » en bibliographie.

Des modes de vie pluriels : l'exemple de 6 personae



Tom, 18 ans
Étudiant
Vaise

Tom est étudiant à la CinéFabrique depuis quelques mois. Il habitait dans les monts du lyonnais avec ses parents en juin dernier encore et le voilà en train de découvrir la vie autonome sans papa-maman. Il est un peu perdu et très enthousiaste en même temps par toutes ces nouveautés à apprivoiser ! Il lave son linge à 60, dévore les rayons surgelés de Picard et laisse pourrir les rares oranges qu'il achète mais il se sent libre et il rencontre plein de nouveaux amis. Il a tenu absolument à prendre un appart sous les toits qui est glacial l'hiver et qui devient une fournaise en été mais il ne s'imaginait pas du tout d'un cube de béton tout blanc et tout neuf. Alors il alterne entre 3 pulls et un radiateur d'appoint et son ventilateur.

C'est une période vraiment passionnante pour lui. Il a l'impression de commencer à déconstruire toutes les normes, il s'investit dans des assos, il tente le végétarisme (à part aux repas de famille, ça passerait mal).

Pour se déplacer comme beaucoup d'étudiants il prend les métros et tramways bondés mais il habite près de l'école donc c'est loin d'être la même galère que pour les copains de Lyon 2 Bron. Il prend aussi le Vélo'v mais plutôt le soir quand il est obligé. Est-ce qu'il aura une voiture un jour ? C'est une mauvaise idée et en même temps partir en vadrouille quand il veut, comme il veut... ça reste LE symbole de la liberté et de l'entrée dans l'âge adulte !



Nina, 34 ans
Sans profession
Bellevue, Saint Priest

Nina habite depuis plus de 10 ans en logement social. Elle travaillait dans des agences d'intérim avant la naissance de ses enfants mais elle a arrêté pour pouvoir s'occuper d'eux qui ont 2, 4 ans et 7 ans. Elle est contente de son logement qui a 3 chambres et qui a été rénové il y a quelques années. C'est elle qui est en charge du ménage et des achats pour la maison (elle trouve souvent des petites déco ou des ustensiles de cuisine à Action où elle adore aller). Comme elle passe beaucoup de temps dans l'appartement, elle aime bien que ça soit bien chauffé mais elle ne sait pas trop ce que ça peut représenter comme c'est du chauffage collectif compris dans les charges.

C'est aussi elle qui s'occupe des repas. Les enfants ne vont pas à la cantine et elle aime bien préparer des plats faits maison en essayant de trouver des bons plans : magasins de déstockage, fin de marché... mais elle a du mal à gérer les restes. Les enfants ne finissent pas toujours leurs assiettes donc elle jette souvent des restes ou des tranches de jambons qui ont un peu séché dans leur emballage. Elle tient aussi à faire plaisir aux enfants pour qu'ils mangent les mêmes goûters que leurs copains et une fois par semaine, c'est fastfood ! Pour les vêtements c'est pareil : elle comprend que les garçons aient besoin d'avoir des nouvelles baskets de marque, pour bien s'intégrer à l'école.

Ce qui est parfois un peu compliqué, c'est qu'elle n'a pas le permis de conduire. Elle se débrouille avec les magasins à proximité et un peu de transport en commun. Quand son mari est là, c'est lui qui va chercher les packs d'eau, de soda et les couches. Il adore sa voiture et avec ses horaires décalés à Renault Trucks, il ne pourrait pas s'en passer.



Rémi, 47 ans
Commercial
Saint-Cyr-Au-Mont-D'or

Quand Rémi a pu commencer à réfléchir à investir dans l'immobilier, Saint-Cyr lui a semblé être un bon choix. Il s'était renseigné et 80% de propriétaires, c'est plutôt bon signe pour le niveau de la ville. Il a une maison qu'il a fait construire et dans laquelle il se sent bien. Il a eu à cœur de bien l'isoler pour qu'elle soit confortable mais il ne saurait pas dire ce qu'il consomme comme énergie. Quand ils ont froid, ils montent le chauffage, quand ils en ont envie, ils prennent un bain : leur budget les autorisent à ne pas compter sur ce genre de choses, c'est important de vivre bien ! C'est aussi la philosophie de la famille pour les repas. Lui en particulier ne renoncerait pas à ses virées pour ramener des caisses de Beaujolais ou à faire quelques kilomètres pour dénicher la meilleure boucherie du coin. Amoureux de la bonne chère, il connaît les meilleurs commerces et producteurs des alentours.

Il prend aussi sa voiture pour faire des grosses courses en supermarché pour le sec, pour emmener ses 2 enfants à leurs activités extrascolaires et parfois à l'école et bien sûr pour aller travailler. Son entreprise est située aux Brotteaux donc la question ne se pose pas : c'est voiture, 22 minutes chrono. Il y a un parking juste devant en plus. Un ami lui a dit un jour qu'il pourrait y aller en bus en 50 min mais ça lui semble être le parcours du combattant, cette histoire. Et puis bon il n'y va que 4 jours par semaine maintenant, avec le télétravail.

Il y a 10 ans, il a aussi acheté un logement en centre-ville de Lyon, pour le louer. C'est un bon placement mais il a un peu des démêlés avec d'autres propriétaires de l'immeuble qui veulent faire de l'éco-rénovation... encore un piège à fic pour les bobos !



Charlotte, 31 ans,
Infirmière libérale
Guillotière

Charlène est infirmière libérale et elle fait surtout des visites à domicile. Elle s'est installée dans le 7^e il y a 10 ans et elle n'en repart plus. Elle adore les balades sur les quais, le marché saint louis et les bars du quartier... Ses amis y habitent aussi en majorité et c'est bien simple : ils n'en sortent pas beaucoup. Charlène habite en couple avec un développeur mais ils ont beaucoup de potes musiciens et s'ils ont un rythme de vie différent, elle adore l'ambiance des apéros improvisés qui tournent en jam sessions.

Pourtant, c'est devenu moins fréquent depuis 1 an et demi, à l'arrivée de leur petite fille. Elle qui se déplaçait toujours à vélo même pour ses rendez-vous professionnels ressort la voiture du garage. Elle réfléchit à installer une remorque pour emmener son bébé à la crèche en vélo mais ça lui fait encore trop peur. Elle continue d'aller au marché et dans les petites épiceries équitables mais l'attrait du Super U est beaucoup plus grand depuis que le rayon couches constitue un passage obligé.

Alors qu'elle était très impliquée à Anciela, Charlotte a un peu levé le pied sur les projets citoyens. Elle investit beaucoup plus son logement et craque parfois sur un colis Amazon pour la déco, un petit plat Deliveroo ou un abonnement à HBO. Autant de sources de plaisir que de culpabilisation !



Jean, 67 ans
Retraité
Minguettes, Vénissieux

Jean a acheté un appartement dans une petite copropriété à Vénissieux y a plus de 30 ans. Ce quartier c'est chez lui mais il est aussi tout le temps en colère. Contre les jeunes qui font du rodéo, contre les locataires des logements sociaux qui jettent leurs poubelles et leurs encombrants n'importe où, contre ses voisins qui font du bruit et surtout contre toutes les institutions parce qu'il a l'impression qu'elles l'ont abandonné et que rien n'est fait pour lui. Il a fini par rembourser son prêt, étalé sur 30 ans. Mais la valeur des appartements de cette copro a été presque divisée par 2. Quand on pense que le reste de l'immobilier monte en flèche... Au fil des ans, les appartements comme les parties communes se sont dégradés parce qu'ils n'ont jamais été entretenus. Il sent l'air qui passe sous les fenêtres et il a de plus en plus de mal à chauffer avec la hausse du prix du gaz.

Jean est célibataire et il n'a pas eu d'enfant. Il se déplace surtout à pied dans le quartier mais il a une petite voiture qu'il prend pour aller se faire quelques réserves de courses de temps en temps mais il évite parce que les pleins coûtent de plus en plus chers. Dans ce cas, il achète plutôt des conserves et des plats surgelés et il complète toutes les semaines avec quelques légumes et de la viande pour cuisiner rapidement.



Kim, 29 ans,
Institutrice
Meyzieu

Kim est primo accédante à Meyzieu avec son compagnon. Ils ont acheté il y a 2 ans en faisant un compromis prix – surface – localisation et puis Meyzieu c'est calme et on est vite à Lyon. Comme elle était étudiante à Lyon et qu'elle avait des amis dans le coin, Kim savait que c'était facile à faire en tram. En plus, elle ne compte pas passer son temps dans la vie nocturne lyonnaise : elle est enceinte. Elle n'aurait pas parié là-dessus quand elle était jeune mais elle a tout fait dans l'ordre finalement, elle a même un chien qu'elle peut laisser dans le jardin.

On ne change pas du tout au tout en 5 ans : Kim adore enchaîner les séries de Netflix, la fast fashion (et elle va reprendre ça dès qu'elle quittera ses vêtements de grossesse), acheter le dernier iPhone et commander des sushis, pad thai, burgers, falafels... Uber Eats c'est une tentation perpétuelle. Mais elle s'essaie aussi au pain et aux gâteaux faits maison et elle a entamé un grand carré de potager devant chez elle... dont les épluchures vont dans son petit compost.

Finalement, tram ou pas, elle fait tous ses déplacements en voiture pour les courses, les sorties, les visites... et même la boulangerie. Mais la hausse du prix du carburant la fait réfléchir à des alternatives même si elle n'a pas changé ses habitudes pour le moment.

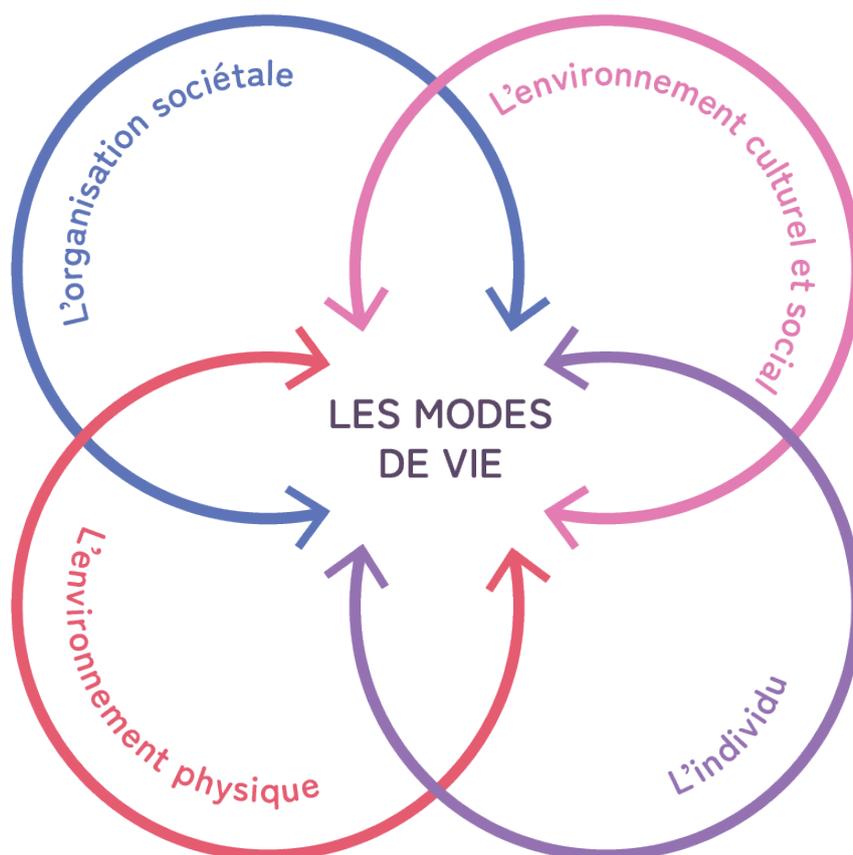
Agir sur les modes de vie, un élargissement nécessaire de la focale

La grille de lecture des modes de vie

Cette grille, inspirée des travaux de l'ADEME, de Bruno Maresca et de la théorie des pratiques sociales, décrit quatre axes interdépendants qui doivent être pris en compte pour penser des actions à même de faire évoluer les modes de vie de manière systémique. Autrement dit, chaque axe est complémentaire aux autres, le changement de mode de vie doit donc se penser en parallèle sur chacun d'entre eux.

Synthèse des quatre catégories d'action pour changer les modes de vie

(Source : ADEME, 2016)



Pour la suite, nous décrivons chacun de ces axes en détaillant les actions déjà entreprises par la Métropole. Des cas d'étude montreront le besoin de penser de manière interdépendante quand on parle de modes de vie.

1_ L'organisation sociétale (réglementation, rythmes de vie, économie)



Le premier axe pour influencer les modes de vie nécessite une prise en compte de la façon dont s'organise la société, et des marges de manœuvre dont la collectivité dispose pour l'influencer. Cet axe comporte notamment toutes les possibilités de réglementation, de législation mises en place par les institutions au niveau local, régional, national ou international. Une mesure fiscale ou coercitive peut avoir des effets parfois plus larges que le seul comportement qu'elle vise.

→ Exemple : l'interdiction de fumer dans les restaurants a par exemple changé les pratiques des Français qui se rendaient dans ces lieux, donc leur mode de vie en la matière. Les personnes qui avaient l'habitude de boire en fumant une cigarette (et qui doivent maintenant aller en terrasse ou sortir), les non-fumeurs qui cherchaient des endroits moins enfumés (zones non-fumeurs), le changement réguliers des vêtements imprégnés de fumée, la représentation selon laquelle il est « normal » d'être exposé à la fumée de tabac...

Agir au niveau sociétal implique aussi de pouvoir faciliter ou de faire apparaître de nouvelles formes d'organisation au sein des groupes sociaux. Pour ce faire, une institution publique peut tenter d'agir sur les normes sociales, qui définissent en partie les comportements des individus, pour démocratiser massivement des pratiques souhaitées (voir ci-après).

Organisation sociétale	La Métropole agit sur :	Les tendances de la société...
Déchets	<u>Réduction à la source</u> - Objectif -25 % déchets ménagers et assimilés et -50 % d'incinération. - PLPDMA : encadre les actions de prévention des déchets. <u>Compostage</u> - Solutions diversifiées de compostage en proximité pour suivre l'obligation réglementaire (loi anti-gaspillage). <u>Tri/recyclage/réemploi</u> - Simplification des consignes de tri. - Expérimentation de refus de bac et de l'assermentation d'agents en vue de verbaliser les infractions.	<u>...qui confortent le changement</u> - Des applications (Vinted) de réemploi très populaires (mais incitant à la consommation ?) <u>...qui freinent le changement</u> - Même si la loi va augmenter la part de vrac pour certaines enseignes dans les magasins (20 % de la surface d'ici 2030), les emballages et plastiques à usage unique sont nombreux à la source. - Des offres commerciales d'achat neuf plus rentables que le réemploi.
Énergie	<u>Diminuer la consommation des bâtiments</u> - PCAET - PLU-H : intégration du bioclimatisme et de la performance énergétique - Règlement local de publicité <u>Décarboner l'énergie</u> - Compétence distribution de l'énergie - PLU-H : facilitation de l'installation des EnR	<u>...qui confortent le changement</u> - Prix de l'électricité et du gaz - Des appareils plus économes - Des aides multiples pour les plus pauvres - Loi climat : interdiction de la hausse des loyers des passoires thermiques, puis interdiction de location (2025) <u>...qui freinent le changement</u> - Un effet rebond de la consommation ?
Mobilité	<u>L'usage de la voiture</u> - 30 km/h à Lyon et 8 autres communes - Zone à Faibles Émissions - Régulation du stationnement - Piétonnisation (expérimentations) - Apaisement de la Presqu'île - Régulation circulation (feux) - Incitations financières employeurs <u>Les alternatives à la voiture</u> - Tarification sociale des TC	<u>...qui confortent le changement</u> - Prix de l'essence - Une pratique du vélo en essor - Une offre d'alternatives à l'autosolisme qui se structure (covoiturage, autopartage, etc.) - Évolution des modes de travail (télétravail : moins de trajets) <u>...qui freinent le changement</u> - Organisation spatiale du travail, des loisirs et des services : dépendance à la voiture (péri-urbain) - Coût des TC nationaux - Des rythmes de plus en plus désynchronisés

→ Exemple : **Le covoiturage**

Le covoiturage a émergé et s'est démocratisé à la conjonction de plusieurs facteurs sociétaux :

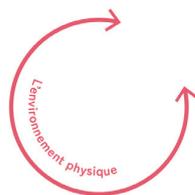
- Des stratégies d'entreprises privées comme BlaBlaCar qui ont eu pour but de populariser cette pratique afin d'accroître leur part de marché ;
- La promotion de cette pratique par les employeurs appuyés par les collectivités et par des possibilités d'incitations financières (Forfait mobilités durables) ;
- L'action de l'État qui a fait évoluer la réglementation routière avec la possibilité de créer des voies réservées dédiées à la pratique ;
- Les collectivités qui ont déployé ces infrastructures et des voies dédiées, comme le Grand Lyon avec la M6/M7 (voir axe matériel) ;
- Les incitations des mêmes collectivités, à travers la mise en place d'outil de mise en relation et des actions de sensibilisation/encapacitation (challenge mobilité, voir axe culturel et social) ;
- Des facteurs extérieurs économiques comme le prix de l'essence, la hausse des dépenses incompressibles des ménages, etc. qui ont incité des ménages à recourir à cette solution pour des raisons économiques (là où d'autres le faisaient déjà pour des raisons de convivialité) ;
- D'autres facteurs centrés sur les rythmes de vie qui rendent utile de recourir à cette pratique : trajets pendulaires pour aller au travail (avec un impact du télétravail ?), vacances scolaires et week-end incitant aux trajets longue distance ; ou au contraire qui les freinent (horaires instables limitant la possibilité de covoiturer avec ses collègues).

Ces facteurs ont permis de valoriser la pratique du covoiturage au niveau national et de normaliser massivement les comportements qui y sont liés, même si la pratique est loin d'être majoritaire : à l'automne 2021, le matin sur l'A6/A7, le taux d'autosolisme (personne seule dans une voiture) était estimé à 85 %³.

Ce travail de mise en visibilité permet aussi de lutter contre le sentiment d'un groupe à être le seul à fournir des efforts.

3. <https://blog.en-covoit-grandlyon.fr/plus-de-8-conducteurs-sur-10-se-deplacent-seuls-dans-leur-voiture-le-matin%EF%BF%BC/>

2_ L'environnement physique : matériel, technologique et infrastructurel



Le deuxième axe pour influencer les modes de vie consiste à agir sur l'environnement physique et matériel des individus, en développant des systèmes techniques, des objets et des infrastructures qui offrent des alternatives crédibles aux pratiques des individus. Pour que les modes de vie évoluent, il faut que l'environnement tangible facilite la transition et surtout qu'il permette le changement.

C'est de loin l'axe privilégié par la Métropole dans les politiques analysées, comme l'illustre ce tableau.

Environnement physique	La Métropole agit sur :	Les tendances de la société...
Déchets	<p><u>Réduction à la source</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cartographie web des initiatives <p><u>Compostage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cartographie des sites de compostage. - 60 000 composteurs individuels à distribuer. - 450 composteurs partagés (dont scolaire). - Objectif 1 500 pour 60 à 180 000 personnes - Bornes à compost : 200 bornes à Lyon 7^e puis Villeurbanne/Meyzieu + extension sur l'ensemble des communes de la métropole (zones urbaines). - Structuration d'une filière locale de récupération de cette matière. <p><u>Tri/recyclage/réemploi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à disposition et maintenance d'équipements (bacs de tri, silos, bornes à compost, ...). - Cartographie des silos à verre. - 14 donneries : 264 tonnes/an (2020). - 19 déchetteries : 2 millions de passages, 121 000 tonnes en 2020. - 9 déchetteries mobiles incluant le don. - 2 500 silos à verre, bornes textile. 	<p><u>...qui confortent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 1/3 des foyers ont un stop pub en France. - Les gestes de tri « anciens » appropriés par une majorité des Français. <p><u>...qui freinent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Offre de vrac accessible encore limitée. - Le besoin de s'organiser et de matériel pour maintenir le changement.
Énergie	<p><u>Diminuer la consommation des bâtiments</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aides ANAH, dispositifs pour les travaux, BAEP (bureaux à énergie positive). - Ecorénov : 19 409 logements écorénovés. - Aménagements et végétalisation pour réduire les îlots de chaleur (moins besoin de climatiser). - Service d'accompagnement. <p><u>Décarboner l'énergie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Réseau de chaleur urbain : 86 000 logements reliés. Objectif 200 000 d'ici 2026. - Prime air bois : 11% des cheminées remplacées. - Chaufferies bois. - Objectif de x10 de panneaux photovoltaïques. 	<p><u>...qui confortent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Une offre d'accompagnement nationale et locale de plus en plus accessible. <p><u>...qui freinent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Réchauffement climatique : des infrastructures à la hauteur des défis à venir ? - Contraintes financières des ménages : capacité à écorénover ? - Crise des matériaux : quelle possibilité de rénover à l'avenir ? - Ralentissement des chantiers avec le coût des matériaux.
Mobilité	<p><u>L'usage de la voiture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures viaires (moins de stationnement) - Offre de services de mobilité et stationnement (TC, autopartage, vélo...) - Voie de covoiturage M6/M7 <p><u>Les alternatives à la voiture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Voies Lyonnaises, voies cyclables sécurisées et à haute capacité pour relier les communes - Vélov', avec offre électrique - Plan de mandat du Sytral : nouvelles lignes de tramway, augmentation de la fréquence TC - Structuration de l'offre covoiturage via encovoit-grandlyon.com ou Lane et un réseau d'aires de covoiturage. - Bus à haut niveau de service 	<p><u>...qui confortent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Une offre privée d'alternative diversifiée (covoiturage, vente de vélos, trottinettes, etc.) - Tendance à l'achat de vélos et de trottinettes <p><u>...qui freinent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Une diversification des usages qui crée des tensions dans l'espace public (incivilités, concurrence d'usage). - L'absence d'offre adaptée de véhicules moins polluants pour les professionnels - Une offre privée d'autopartage encore naissante

→Exemple : **Les alternatives matérielles à la voiture**

Comme en témoigne le tableau ci-contre, pendant 20 ans, le Grand Lyon a déployé nombre d'infrastructures visant à accorder plus de places aux mobilités actives et aux transports en commun, avec une accélération depuis 2020 dans la construction de pistes cyclables et la réaffectation du nombre de places de stationnement automobile pour d'autres usagers.

Ces infrastructures sont une condition indispensable pour favoriser la bascule des modes de vie des individus qui souhaitent changer de pratiques. Pour autant, ces alternatives et ces infrastructures comptent mais ne sont pas suffisantes pour compenser l'abandon de la voiture :

- L'organisation de la société crée des situations rendant complexes l'usage de certaines alternatives (trajets périphéries-périphéries ; horaires décalés ; accès à certains commerces dans des zones commerciales périphériques, cf. axe organisation sociétale) ;
- Le poids des habitudes (peur de la nouveauté) et des normes sociales (sentiment de liberté dans les déplacements, prestige du véhicule pour certains habitants) sont facteur d'inertie (voir ci-après) ;
- Les capacités individuelles : certains usagers sont éloignés du numérique (utilisation d'application covoiturage ou TCL) ou ne savent pas utiliser un vélo, limitant ainsi leur appropriation de solutions alternatives (voir ci-après).

La réponse à ces freins peut autant passer par de nouvelles infrastructures (développement de parcs relais, pistes cyclables sécurisées, parking vélos sécurisés, développement du maillage et de la fréquence de desserte des transports en commun, développement des services d'autopartage en périphérie et en nombre suffisant etc.) que par des actions spécifiques pour changer les normes sociales, les capacités individuelles ou l'organisation du territoire.

FOCUS : La modélisation comme moyen de prédire les comportements

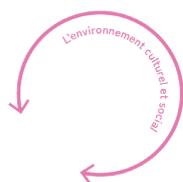
La direction mobilité dispose d'une unité donnée observation qui a la charge de modéliser les déplacements en voiture et à vélo sur le territoire. Cette modélisation s'appuie sur des capteurs disséminés sur le territoire (boucles de comptage) et sur des modèles prédictifs constamment mis à jour.

Cet outil a été exploité pendant le confinement du printemps 2020 et les mois qui ont suivi, pour mesurer l'impact de la crise Covid-19 sur l'usage du vélo (hausse tendancielle des usages), des transports en commun (usage en baisse) et de la voiture (forte baisse avant un retour à la normal).

Ces modélisations demeurent complexes car il est difficile d'imputer une hausse des trajets en voiture et en vélo à une croissance totale des déplacements (on se déplace plus souvent) ou à une mixité de l'intermodalité (on utilise plusieurs modes pour un même trajet). L'unité données observation lance en ce sens un travail avec le LAET et le Cerema pour effectuer un suivi longitudinal des mobilités, avec un volet quantitatif (combien de déplacement par mode) et qualitatif (perception des modes de mobilité).

Pendant longtemps, les modélisations ont été centrées sur des indicateurs comme le temps passé en voiture ou le taux de rentabilité. Plus récemment, les attentes portent sur l'anticipation de l'impact d'un aménagement (ex. Les Voies Lyonnaises) sur les déplacements.

3_L'environnement culturel et social : valeurs, imaginaires et normes



Le troisième axe consiste à influencer les valeurs, les représentations sociales, les imaginaires. Il ne s'agit pas de changer un comportement de manière isolée, mais bien de coordonner et de consolider un ensemble d'actions de changement, sur un seul ou plusieurs comportements connexes ayant des liens entre eux, pour toucher une population plus large aux profils

différents. Ces actions coordonnées permettent à terme d'influer sur les imaginaires et la construction sociale des désirs et des modes de vie.

L'échelle du groupe peut être appréhendée via des structures collectives : associations, clubs de sport, établissements scolaires... Ces relais d'opinions peuvent constituer, dans cette optique, des partenaires privilégiés.

Environnement culturel / social	La Métropole agit sur :	Les tendances de la société...
Déchets	<p><u>Réduction à la source</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cartographie valorisant les solutions et acteurs. - Accompagnement zéro déchet, DIY, hygiène durable, achat malin. Cible quelques centaines de personnes/ an. - Classe culturelle numérique zéro déchet (4 à 8 classes) - Projet école et collège zéro déchet (10 établissements) - Accompagnement de professionnels de la petite enfance sur le passage aux couches lavables. <p><u>Compostage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 20 à 50 interventions /an sur le gaspillage alimentaire <p><u>Tri/recyclage/réemploi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Animations secondes vie des objets - Sensibilisation porte à porte et animation sur le tri des déchets - Tribbox : encombrants dans les QPV (bailleurs) - Visite centre de tri - PEDD : 40 établissements accompagnés - Accompagnement des événements 	<p><u>...qui confortent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 74 % des Français cuisinent des fruits et légumes frais au moins 1 jour sur 2 (matière pour réaliser du compost) - appétence pour le sujet du compostage. <p><u>...qui freinent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Normes du groupe, déterminants culturels de la consommation - Le boom des livraisons à domicile : 3 commandes par an - Freins de normes sociales sur l'hygiène, les encombrants, etc.
Énergie	<p><u>Diminuer la consommation des bâtiments</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - PEDD pour sensibiliser le grand public - Défis Déclic énergie et classe énergie - Supports de communication sur les éco-gestes 	<p><u>...qui confortent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les 20 ans d'écogeste ont préparé mentalement - Des acteurs associatifs et nationaux présents sur ce sujet <p><u>...qui freinent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Des canicules à répétition qui rendent acceptables la climatisation - Les normes de confort de chaleur et de fraîcheur résistent aux éco-gestes - Perception négative des projets éoliens (impact sur le paysage)
Mobilité	<p><u>L'usage de la voiture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Événements de sensibilisation au report modal (challenge mobilité) - Plan de mobilité employeur et Plan de mobilité employeur commun. - PEDD : sensibilisation - Règlement de publicité : diminution de l'image attractive des voitures dans l'espace public <p><u>Les alternatives à la voiture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Soutien aux acteurs associatifs de promotion du vélo (ateliers d'autoréparation, Maison du vélo de Lyon). - Plan de mobilité scolaire dans les collèges. - Les actions d'aménagement des abords des collèges, de « ville apaisée », « ville à hauteur d'enfants » : sentiment de sécurité des piétons. 	<p><u>...qui confortent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Évolution des modes de travail (télétravail, etc.). - Le <i>flygskam</i> (sans être majoritaire) <p><u>...qui freinent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Facteurs d'inertie : normes du groupe, poids des habitudes, charge mentale - Attachement aux voitures : très présent - Des campagnes de publicité/automobile influentes

→ Exemple : **un attachement historique à la voiture**

La voiture symbolise encore pour une grande partie des habitants l'appartenance à une certaine classe sociale et une idée de la liberté. Cette situation est l'héritage :

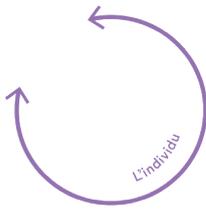
- De choix d'aménagements du territoire (l'urbanisme fonctionnaliste), depuis la fin de la seconde guerre mondiale, accordant une large part à l'automobile en ville et favorisant des modes de vie utilisant ce moyen de transport : l'habitat pavillonnaire, les achats en zones d'activité commerciale ;
- D'un ancrage des firmes automobiles dans la société française, que ce soit dans les emplois qu'elles pourvoient ou dans les campagnes de publicité très présentes ;
- D'une faible visibilité, jusqu'à la fin du XX^e siècle, des externalités négatives produites (autres que les bouchons ou l'accidentologie) par ce moyen de transport : pollution atmosphérique, gaz à effet de serre, nuisances sonores, affectation de la qualité du cadre de vie, perte de biodiversité, etc.

Or, pour les chercheurs Emmanuel Bonnet, Diego Landivar et Alexandre Monnin, de cet « héritage » découle tout un ensemble « d'attachements » – économiques, fonctionnels, émotionnels, territoriaux – que les simples incitations à changer ne suffiront pas à modifier.

Le changement de l'environnement culturel et social s'en trouve alors d'autant plus essentiel qu'il est complexe à réaliser. Il nécessite un travail de fond, qui mobilise des acteurs relais de terrain (associations, collègues, commerçants, porteurs de projets), touchant à la fois la pratique qui doit être diminuée (les représentations liées à la voiture) et les alternatives (désirabilité et sentiment de confort, de sécurité du vélo).

Ce travail n'est pas que le fait des collectivités locales – bien d'autres acteurs concourent à ce changement de représentations, dans un sens ou dans l'autre – ce qui rend complexe toute évaluation des effets directs d'une action publique sur les changements de pratiques. Elle peut toutefois agir à son échelle, en partenariat avec des relais du territoire susceptibles de diffuser de nouvelles normes sociales.

4_ L'individu : attitude et comportements



Enfin, le dernier axe est celui habituellement travaillé dans les actions de changement de comportement : l'individu, ses attitudes et ses comportements. C'est dans cet axe qu'on retrouve la plupart des actions de changement de comportement détaillées dans la première étude : campagnes d'information et de communication, actions de sensibilisation et de formation, actions d'*empowerment*, etc.

Individu	La Métropole agit sur :	Les tendances de la société...
Déchets	<p><u>Réduction à la source</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Guides, mémos, site internet, affiches communication, toodego (formulaire de demandes). - Appuis des ambassadeurs relais (formés / mobilisés par des acteurs du territoire) - Animations sur la seconde vie des objets, l'éco consommation, le gaspillage alimentaire (de 20 à 50 interventions / an pour chaque thème). <p><u>Compostage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sessions de formation : 200 personnes/an (composteur individuel, éco jardinage). - 390 guides/référents composteurs (2020) <p><u>Tri/recyclage/réemploi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Simplification des consignes de tri. 	<p><u>...qui confortent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tri : une progression tendancielle sur les gestes de tri. <p><u>...qui freinent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tendance à se comparer, représentations négatives sur ce qui est fait des déchets après collecte - Une fragmentation des modes de consommation qui rend difficile un ciblage efficace. - Une perte de confiance sur l'utilité du tri et des consignes jugées trop compliquées ?
Énergie	<p><u>Diminuer la consommation des bâtiments</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Diminuer la consommation des bâtiments - ALEC : accompagnement des ménages, 300 visites / jour, 9 563 informations et conseils personnalisés (2021) - EcoIyo : mise en visibilité de la consommation - « Ma résidence, un exemple ! » pour agir contre l'effet rebond de l'éco-rénovation : 200 ménages accompagnés en 2019, 1 200 en 2022. - Communication sur les bons gestes (éteindre les appareils en veille, t° à 19°C etc.) et le confort d'été - Services civiques pour former les agents <p><u>Décarboner l'énergie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ALEC : information des ménages 	<p><u>...qui confortent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Des aides nationales à l'écorénovation - Des guides, articles etc. nombreux pour aider à passer à l'acte <p><u>...qui freinent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Une difficulté à cibler les publics précaires pourtant plus concernés - Vers un ras-le-bol des éco-gestes ?
Mobilité	<p><u>L'usage de la voiture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Service de conseil en mobilité en lien avec la ZFE - Campagnes de communication <p><u>Les alternatives à la voiture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aide financière vélo, vélo-école sociale, Covélo, FreeVélov', etc. - Campagnes de communication 	<p><u>...qui confortent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aide financière TC (employeurs) - Des moments propices à changer <p><u>...qui freinent le changement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Charges / contraintes personnelles : recompositions familiales, nombre d'enfants - Un ras-le-bol des injonctions qui peut freiner tout changement ? (Gilets jaunes)

→ **Combiner les quatre axes : l'exemple du vélo**

Pour illustrer l'application possible de cette grille, nous développons ci-dessous un exemple sur la pratique cyclable en milieu urbain. Cette grille incite à analyser cette pratique dans toute son épaisseur (sociale), c'est-à-dire en dépassant la seule échelle de l'individu qui choisit ou non d'adopter le comportement du vélo à un instant «T». Dans ce cas, se déplacer à vélo en ville implique à la fois :

- **De s'ancrer dans une société et un territoire qui sont structurés par un aménagement du territoire et par des réglementations de vitesse de circulation** des voitures en ville, qui limitent ou non les places de stationnement, qui proposent ou non des aides à l'achat vélo, qui développent ou non des incitations financières des employeurs, qui taxent plus ou moins l'essence, qui proposent ou non des offres combinant vélo et transports en commun, etc. Il s'agit également de l'aménagement plus général des villes : implantation des pôles de loisirs et d'achats, attractivité du centre-ville, part du péri-urbain, etc.
- **De mobiliser des outils matériels personnels ou en location** (vélos plus ou moins adaptés (Cargo, VAE, neuf, d'occasion...), eux-mêmes insérés dans des infrastructures et des aménagements de l'espace public qui sont ou non adaptés à la pratique du vélo : pistes cyclables, solutions de stationnement classiques et sécurisés. Cela implique d'avoir connaissance de ces potentiels itinéraires cyclables, locaux à vélos, etc. par des applications, par exemple. Tout l'environnement physique de la voiture est également en lien avec cette partie, car la voiture peut rester une solution concurrente du vélo.
- **D'agir en fonction des représentations sociales qui varient selon les groupes** : « il est normal de se déplacer en voiture », « le vélo ce n'est pas pour les personnes âgées », « faire de vélo c'est forcément arriver transpirant au travail », etc. Les normes et représentations sociales du vélo et des autres modes de transports sont impactées par des facteurs multiples mais l'existence d'une maison du vélo, de vélo-écoles, etc. peut permettre de mettre en œuvre un ensemble de compétences (savoir-faire du vélo en ville, comprendre les conditions d'accès au local vélo sécurisé, savoir entretenir et réparer son vélo...) et de rendre visible progressivement la pratique du vélo. Plus largement, le rapport aux déplacements implique le rapport au temps, au corps, au territoire... Les collectivités locales n'agissent pas seules dessus, mais elles peuvent s'appuyer sur une variété d'acteurs.
- **Enfin, à l'échelle individuelle, le rapport au vélo intègre aussi les expériences passées**, les souvenirs d'enfance, les enjeux liés à la localisation des lieux de vie / travail / loisirs, etc. mais également la négociation de moments de vie déclics / ruptures avec la pratique du vélo (déménagement, naissance d'un enfant, retraite...) et les aides individuelles disponibles (accès à une offre d'accompagnement comme un service d'aide à la mobilité).

Retour des services sur les apports de cette grille de lecture pour l'action au quotidien

Cette grille d'analyse a été testée auprès d'agents de la Métropole pour évaluer si elle était claire et appropriable. Les agents se sont reconnus dans ces catégories qui permettent de voir autrement leur travail. Les premiers constats que font naître ce travail sur les modes de vie sont les suivants :

- **Cette approche permet de renouveler le regard**, de prendre du recul sur les problématiques, leurs implications... Le changement de comportement met l'accent sur l'individu dans un groupe et l'évolution des modes de vie s'oriente sur le groupe avant tout, ce qui est convaincant car il est acquis que le changement collectif ne se fera pas par une somme de comportements individuels qui ne sont pas que les causes (ou symptômes) des modes de vie.
- **Travailler sur les modes de vie implique avant tout un travail décroisé**, qui invite à élargir les périmètres habituels associés aux actions. Cela demande une meilleure interconnaissance des actions conduites dans les différents champs de politique publique qui touchent à la vie quotidienne pour travailler sur la croisée de différentes pratiques, en mobilisant des leviers communs à plusieurs services.
- **La Métropole n'apparaît pas légitime pour promouvoir «un» unique mode de vie** (alors qu'elle l'est davantage pour changer un comportement qu'elle souhaite favoriser), mais elle peut construire sa légitimité pour favoriser des trajectoires de changement et permettre l'émergence d'une pluralité de modes de vie compatibles avec les limites planétaires.

Des questions restent cependant en suspens et peuvent être traitées par la Métropole si elle souhaite entreprendre de travailler sur les modes de vie :

- **L'axe de travail de l'environnement culturel et social reste le plus grand défi à relever pour les services rencontrés.** Le poids des représentations sociales, des habitudes, etc. qui proviennent du cadre plus large du mode de vie occidental sont complexes à aborder, mais même si les marges de manœuvre réelles de la Métropole sont limitées, elle peut disposer d'un pouvoir d'influence local –par elle-même et surtout par ses relais– pour participer d'une évolution sur ce volet : valoriser les trajectoires de transition et les bonnes pratiques, communiquer positivement sur des futurs alternatifs et désirables, etc.
- **La définition de cible(s) prioritaire(s) peut permettre de clarifier là où les efforts seraient à concentrer.** Parmi les cinq publics évoqués – les sceptiques, conscients, volontaires, engagés et acquis – il semble que l'accent soit mis sur les conscients (par ex. l'éducation des plus jeunes via le PEDD) et les volontaires (par ex. la volonté d'accompagner les entreprises qui veulent rendre plus soutenable leur activité), même si les actions en faveur des engagés et acquis sont également présentes. Si ces priorités sont confirmées, il s'agirait alors d'engager une série d'actions cohérentes pour élargir le public « conscient », et mieux détecter les envies d'agir des « volontaires » pour les accompagner.

- **Agir sur les modes de vie demande du temps et suppose des changements progressifs** qui demandent de déconstruire certains *a priori* sur la massification, dans le but que la transition soit réelle et pérenne... Cette progressivité et cette temporalité longue doit être prise en compte comme une donnée qui limite des effets immédiats des actions entreprises, mais aussi comme une opportunité de transformer le territoire dans la durée.

Conclusion

Dix pistes d'action émergent d'une analyse par les modes de vie

Pour ne pas substituer simplement le terme de « modes de vie » à celui de « comportement », il faut appréhender les modes de vie dans toute leur complexité, ce qui est aussi toute leur richesse. Pour les politiques publiques qui ambitionnent d'agir sur les modes de vie, dix pistes d'action paraissent utiles à explorer à l'issue de l'utilisation de cette grille de lecture. Les voici (sans ordre de priorité) :

Au niveau stratégique :

- **Avoir une vue d'ensemble de la place des mesures de transition engagées au sein de la grille des modes de vie**, de façon à proposer une vision cohérente, porteuse de sens. Il s'agit d'un levier de mise en récit puissant pour ne pas donner le sentiment d'un éparpillement de l'action, mais au contraire de montrer un potentiel de changement systémique et dans la durée.
- **Mobiliser les 4 piliers de la grille des modes de vie dans la conception des politiques publiques** afin de faciliter les liens entre action. Les exemples mobilisés précédemment montrent que ces quatre piliers sont interdépendants et qu'il ne suffit pas d'une action dans un pilier pour changer les modes de vie.
- **Relier les actions lancées à court terme à une temporalité plus longue.** Ce lien constant entre actions à court terme et effets à long terme permet d'incarner le changement et de ne pas décourager face à l'ampleur des mutations à opérer (effet « quick win »), à condition que les ambitions à long terme soit bien explicitées. Cela permet in fine de gagner une cohérence dans la durée.
- **Définir une posture vis-à-vis des modes de vie souhaitables et non désirables.** La collectivité n'est pas légitime pour imposer « un » mode de vie, puisque par définition les modes de vie sont pluriels et ceux qui adviendront seront vraisemblablement différents de ceux d'aujourd'hui, y compris des plus vertueux. Cependant, elle peut définir une posture sur les modes de vie actuels qui s'inscrivent ou non dans le sens de la transition écologique. Il existe ainsi deux postures possibles à cet égard :
 - Une posture offensive, qui implique de transformer de manière volontariste les modes de vie pour réduire leur impact écologique. Cela se traduit par la promotion de certains modes de vie (actuels), dans le but d'inciter les usagers à l'adoption de modes de vie alternatifs (de demain). Cette posture nécessite d'avoir une vision claire des modes de vie à promouvoir et à éviter, et de s'investir sur les différents piliers (et en particulier la dimension des normes sociales) pour que ces modes de vie prennent progressivement une place dans les imaginaires, face au modèle insoutenable aujourd'hui dominant.

- Une posture défensive, qui implique quant à elle d'accompagner l'adaptation des modes de vie des habitants (et en particulier des plus vulnérables) en misant sur un choc de l'offre (changement drastique de la réglementation, des infrastructures, etc.) et en prévision de chocs exogènes subis (événements climatiques extrêmes, hausse des prix de l'énergie, réglementations nationales contraignantes) dans le but de limiter/éviter les crises sociales majeures et inciter indirectement à l'évolution des pratiques.

Au niveau tactique :

- **Sortir d'un ciblage « grand public »** pour se recentrer sur des cibles plus fines, pour lesquelles l'articulation entre les quatre catégories –organisation sociétale, infrastructures, normes sociales, incitations individuelles– inciterait à telle ou telle action spécifique. Cela peut impliquer de réaliser une typologie des modes de vie qui réponde aux caractéristiques du territoire et aux besoins des services.
- **Cibler des moments de vie propices au changement de mode de vie :** naissance d'un enfant, déménagement, retraite, autonomisation du foyer familial, séparation... Ces moments qui sont en rupture partielle avec les habitudes peuvent être propices à une évolution du mode de vie. Cela peut supposer de se coordonner avec des institutions comme les établissements scolaires, des caisses de retraites, etc. pour agir au bon moment par les leviers pertinents.
- **Adopter une logique écosystémique et territorialisée**, centrée sur les usagers. C'est en partant des logiques propres à un groupe d'individus, en interaction avec des acteurs de terrain spécifiques et dans un territoire donné (en fonction du sentiment d'appartenance à son immeuble, à sa rue, à son quartier, etc.), qu'il sera possible de penser des modes de vie soutenables. Cela suppose de parfois se décentrer d'une manière classique de poser un sujet pour l'aborder plus globalement (par exemple, la place des relations sociales ou de la dimension sociale dans l'aménagement d'un quartier, dans les choix de déplacement, etc.).

Au niveau de l'action :

- **Travailler sur des pratiques sociales**, en intégrant que :
 - celles-ci sont intrinsèquement collectives
 - qu'elles articulent différentes dimensions qui dépassent leurs manifestations observables (les imaginaires, les capacités et les infrastructures)
 - qu'elles sont interdépendantes par des liens directs ou indirects, négatifs ou positifs qu'il est intéressant de mettre au jour.
- **Décloisonner les actions thématiques**, pour jouer sur l'effet de diffusion d'une thématique sur une autre (spillover comportemental) et intégrer les effets induits d'une politique sur une autre (par exemple, les effets des infrastructures de mobilité sur l'achat de produits en vrac, selon l'accessibilité de l'offre disponible).
- **Remettre du sensible, de l'affect**, quitte à entrer dans le quotidien voire l'intime, peut faciliter une prise de conscience de nos liens à l'ensemble de notre environnement et au vivant. Plus qu'un impératif écologique, la prise en compte de la « nature » au sens large est un préalable à cette prise de conscience de l'écosystème dont nous faisons partie qui est à la base de la construction collective de modes de vie soutenables.

Principales sources bibliographiques

- 15 marches (2022). *Le blues du chariot*, newsletter du 31 mai
- ADEME. (2016). *Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité. L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir.* - <https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/2289-changer-les-comportements-faire-evoluer-les-pratiques-sociales-vers-plus-de-durabilite-9791029703638.html>
- Ajzen, I. (1991). *The Theory of Planned Behavior. Organizational Behavior and Human Decision Processes* (Vol.50,n°2), pp.179-211. - <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/074959789190020T>.
- Beslay, C. & Zelem, M.-C. (2013). *Changer les comportements, changer la Société.* CLER
- Bigot, M., Gat, M. & Geffroy, D. (2020). *Comportements : quand les pouvoirs publics nous invitent à changer. Analyse comparative de 15 initiatives locales et innovantes au prisme de la psychologie sociale.* Millénaire3. - <https://www.millenaire3.com/ressources/comportements-quand-les-pouvoirs-publics-nous-invitent-a-changer>.
- Böhme, J., Walsh, Z. & Wamsler, C. (2022). *Modes de vie durables : vers une approche relationnelle.* Sustain Sci. - <https://doi.org/10.1007/s11625-022-01117-y>.
- Bonnet, E., Monnin, A., Landiva, D. (2021). *Héritage et Fermeture, une écologie du démantèlement.* Éditions Divergences.
- Brosch, T. (2020). *La comptabilité mentale impacte le développement durable.* Nature Energy. DOI: 10.1038/s41560-020-00704-6. - <https://www.unige.ch/communication/communiqués/2020/la-comptabilite-mentale-impacte-le-developpement-durable>.
- CERDD. (2019). *Spillover : comment passer d'un comportement pro-environnemental à une démarche globale de transition ?* - <https://www.cerdd.org/Actualites/Territoires-durables/Spillover-comment-passer-d-un-comportement-pro-environnemental-a-une-demarche-globale-de-transition>
- Charbonneau, J. & Gautier, M. (2002). *Culture et mode de vie. Loisirs et société* (24,Introduction), pp.349-352. - <https://www.erudit.org/fr/revues/lr/2001-v24-n2-lr373/000185ar/>.
- Debrand, C., (2020). *Une question de normes : état des connaissances en psychologie sociale quant à la notion de normes sociales.* Millénaire3. - <https://www.millenaire3.com/ressources/Une-question-de-normes>.
- Dubuisson-Quellier, S. & Plessz, M. (2013), *La théorie des pratiques, Quels apports pour l'étude sociologique de la consommation ?* Sociologie (4). - <https://journals.openedition.org/sociologie/2030>.
- Friou, D. (2018), *Romançons la transition écologique !* Études(3), pp.57-58. - <https://www.cairn.info/revue-etudes-2018-3-page-57.htm>.
- Granier, B. (2019). *Changer les comportements sans changer les modes de vie, Les impasses du tropisme technologique de la transition énergétique au Japon.* Lien social et Politique (82), 27-51. - <https://www.erudit.org/fr/revues/lsp/2019-n82-lsp04743/1061875ar/>.
- Jollivet, M. (2020), *L'intermédiation, un dispositif pour la transition écologique et solidaire.* Cahier de l'action(55), pp.61-67. - <https://www.cairn.info/revue-cahiers-de-l-action>

[tion-2020-1-page-61.htm](#)

- Juan, S. (1991). *Sociologie des genres de vie*. pp.11-20. PUF.
- Maresca, B. & Dujin, A. (2014). *La transition énergétique à l'épreuve du mode de vie*, Flux (96), 10-23. - <https://www.cairn.info/revue-flux1-2014-2-page-10.htm?ref=doi>.
- Maresca, B. (2017). Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? *La Pensée écologique*(1). <https://www.cairn.info/revue-la-pensee-ecologique-2017-1-page-233.htm>.
- Mauss, M. (2021 rééd.1925). *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*. Flammarion.
- Michie, S., West, R. & Van Stralen, M. (2011). *The Behaviour Change Wheel: a new method for characterising and designing behaviour change interventions*. Implementation Science (42). - <https://implementationscience.biomedcentral.com/articles/10.1186/1748-5908-6-42>.
- Prochaska, J.O & DiClemente, C. (1984). *The transtheoretical approach: crossing traditional boundaries of therapy*. Dow Jones- Irwin, Homewood (Ill). - <https://www.scirp.org/%28S%28czech2tfqyw2orz553k1w0r45%29%29/reference/referencespapers.aspx?referenceid=525396>.
- Prochaska, J.O., DiClemente & C.C., Norcross G.C. (1992). *In search of How People Change: Applications to addictive behaviors*. American Psychologist. - <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/1329589/>.
- Programmation TES (2020). *Il faut faire évoluer nos "modes de vie" ! Oui mais comment ?* Flash du Programme Partenarial Transition Écologique et Sociétale (3). <https://web.imt-atlantique.fr/x-dg/transition-energetique/uploads/ressources/Programme%20TES/Modes%20de%20vie/Flash%20TES%20N%C2%B03%20Modes%20de%20vie-VF.pdf>.
- Ravalet E. et Kaufmann V. (2019), *L'urbanisme par les modes de vie. Outils d'analyse pour un aménagement durable*, MetisPresse.
- Schultz, S. (2022), *Le blues du charriot*, newsletter15marches. - https://15marches.substack.com/p/-le-blues-du-chariot-de-supermarche?r=5jimc&s=r&utm_campaign=post&utm_medium=email.
- Shove, E. & Walter, G. (2010). *Gouverner les transitions dans la durabilité du quotidien*. Politique de recherche (Vol.39,n°4). Pp. 471-476. - <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0048733310000338>.
- Shove, E., Pantzar, M. & Watson, M. (2012). *The dynamics of social practice, everyday life and how it changes*. Sage Publications Mtd.

**WWW.
MILLENAIRE3.
COM**

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