

Modes de vie et environnement
Sur la réforme socio-écologique de la consommation
Ways of lifes and environment
About the socio-ecological reform of consumption

Salvador Juan

Volume 21, Number 1, May 2021

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1087882ar>
DOI: <https://doi.org/10.4000/vertigo.31808>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal
Éditions en environnement VertigO

ISSN

1492-8442 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Juan, S. (2021). Modes de vie et environnement : sur la réforme socio-écologique de la consommation. *VertigO*, 21(1), 1–22.
<https://doi.org/10.4000/vertigo.31808>

Article abstract

Many authors consider the change of ways of life, towards more “sustainability”, as an essential condition for ecological transition. But a clear definition of the term ways of life, often confused with the word lifestyle, is never given. However, the distinction between these terms is important for understanding the various constraints that rigidify daily life and lead to the ineffectiveness of ecological reform projects for consumption and ordinary uses. This paper explains why, and shows that the level of analysis of the kinds of life would allow a better targeted public action at the categorical level and therefore an ecological change of practices more socially acceptable.



Modes de vie et environnement

Sur la réforme socio-écologique de la consommation

Ways of lifes and environment About the socio-ecological reform of consumption

Salvador Juan

- 1 L'appel aux « modes de vie durables » ou écoresponsables est devenu récurrent, tant dans les déclarations politiques que dans la presse et dans la littérature scientifique. De nombreux auteurs¹ traitant d'enjeux environnementaux écrivent que la réforme ou le « changement des modes de vie » est une exigence pour la transition écologique et certains affirment même que c'est la principale voie pour y parvenir, étant donné l'inertie des gouvernements et le poids des lobbies industriels qui s'y opposent ; le néologisme « consom'acteurs » est devenu usuel à cet égard. Certains, en particulier dans la littérature anglo-saxonne, prêchent directement des styles de vie verts en considérant que l'écologie commence à domicile². D'autres relèvent les écarts entre les opinions écologiques et les pratiques de consommation³, ou le caractère irréaliste d'une action reposant sur le seul consommateur alors qu'il reviendrait à l'action publique de transformer les pratiques ordinaires⁴. Cependant, tous ces auteurs s'abstiennent presque toujours de donner une définition claire au vocable de mode de vie. L'absence de spécification des concepts ou de réflexion sur leur polysémie, sur les redondances ou contradictions que les différents termes utilisés peuvent comporter, a de fortes chances de conduire à l'inefficacité des projets de réforme prévus ou avancés et de contrebalancer l'inertie de ce qui est souvent nommé les modes de vie « hédonistes », « consuméristes » ou encore « occidentaux ». Le texte qui suit explique pourquoi, mais il nous fait préciser d'emblée que les auteurs contemporains abordant les questions écologiques sous l'angle des modes de vie (souvent des économistes, philosophes, sociologues ou journalistes) ne sont pas les seuls ni les premiers, à omettre de définir ce terme jugé fondamental auquel ils prêtent tant de vertus.
- 2 Depuis que la sociologie existe, toutes sortes d'auteurs parmi les plus connus et les plus rigoureux, y compris chez les philosophes, utilisent les notions de mode, style, forme ou genre de vie presque toujours sans définition précise du ou des termes utilisés. Les rares définitions données sont elles-mêmes soit très imprécises, soit incohérentes ou contradictoires⁵. Avant le XVIIIe siècle, le vocable tout aussi imprécis de « mœurs »

avait à peu près les mêmes fonctions sémantiques. Mais aujourd'hui, dès lors que l'on souhaite faire des « modes de vie » réformés (ou des termes que l'on croit synonymes) des variables d'action stratégique pour agir sur les systèmes économiques et écologiques, ce flou définitionnel devient un des obstacles majeurs vers la transition écologique. Cette absence ou ce flou s'expliquent par la volonté de regrouper toutes sortes de pratiques ordinaires ou de vie quotidienne assez hétérogènes relevant de domaines divers – tels la consommation, les loisirs, le milieu de vie, la famille, quelquefois même le travail, etc. –, d'où la difficulté à les regrouper en un seul terme. On comprend quelquefois, à la lecture, que sont désignées par ce terme des pratiques relevant de l'un de ces domaines, mais avant les années 1990, les auteurs ne semblent pas considérer que telle ou telle pratique, notamment en matière de consommation, n'a pas le même sens ni le même caractère de liberté/contrainte selon la structure familiale du consommateur, le milieu habité et la classe sociale d'appartenance. C'est là le problème central auquel s'affronte le présent article. D'où la nécessité, avant d'aborder les réformes écologiques, de préciser le vocabulaire et de transformer ces notions de sens commun en concepts utiles pour les décliner en dimensions ou en variables de ce changement de plus en plus nécessaire et urgent.

De la nécessité de distinguer modes, styles et genres de vie

3

- 4 Si, comme de nombreux auteurs l'ont déclaré⁶, les volumes de consommation et les modes de vie ont une incidence environnementale – la réalisation des activités ordinaires détruisant des ressources, consommant de l'énergie et polluant quelquefois –, le raisonnement réciproque est plus difficile à construire et ce d'autant plus lorsque les notions sont confondues. L'appel aux modes de vie à réformer pour des raisons écologiques se fonde souvent sur une analyse explicite ou sous-jacente selon laquelle soit le consommateur lambda est aliéné par le système productif et les propagandes (qu'il faudrait alors changer pour moins l'inciter à la débauche ou à l'hybris) ; soit qu'il est libre de consommer comme il l'entend selon les vertus de l'hédonisme, du confort ou du simple plaisir (« lèche vitrine », achats compulsifs ou compensatoires, etc.). Dans les deux cas, il n'est pas tenu compte des contraintes, ni des systèmes de pratiques, à savoir des enchaînements ou effets d'entraînement que les statuts familiaux-vitaux et les situations spatiales, voire certains usages, engendrent.
- 5 Différents facteurs ou combinaisons de facteurs assez complexes expliquent, en effet, la consommation⁷ qui est loin de se réduire aux logiques d'une reproduction plus ou moins aliénée (pour l'approche marxienne) ou à celles des fonctions de préférences avec ou sans contraintes (pour les libéraux utilitaristes) ; à la figure, quelque peu méprisante de la population, et notamment de la classe populaire, dont les membres sont considérés comme des idiots culturels se laissant toujours berner par les sirènes de la publicité, s'oppose celle – tout aussi fictive – de l'individu toujours libre et rationnel, parfaitement informé de toutes les options, et choisissant inmanquablement le meilleur prix pour les marchandises lui offrant le plus de plaisir ou d'utilité. Mais la réalité est un peu plus complexe que ne le propose cette opposition binaire. Un seul cas concret permet de le montrer.

- 6 Dans l'une de nos enquêtes de terrain (Juan et al., 1997, pp. 171-171), un couple d'âges moyens avec des enfants, de classe moyenne, dont les membres adultes sont tous deux « profession intermédiaire », résidant en quartier périphérique d'une ville moyenne de la Région parisienne, nous avons constaté ceci : outre les trajets de la femme pour se rendre au travail en voiture à quatre kilomètres du domicile (alors qu'existent des transports en commun) une quinzaine de trajets sont réalisés chaque semaine en voiture, dont la moitié à moins de deux kilomètres du logement. Il s'agit surtout, hors les divers types de « courses », de pratiques culturelles ou sportives, personnelles ou pour des enfants. Pour des raisons d'inertie du genre de vie – et non pas du mode ou du style de vie, distinction que nous opérons ci-après –, s'il fallait supprimer ces petits trajets motorisés pour réduire la pollution du couple, la vie quotidienne de cette famille deviendrait beaucoup plus compliquée... On verra plus loin jusqu'à quel point la volonté de réduire les impacts négatifs de ces pratiques peut en modifier l'existence ou les conditions de réalisation.

L'hétérogénéité des vies quotidiennes

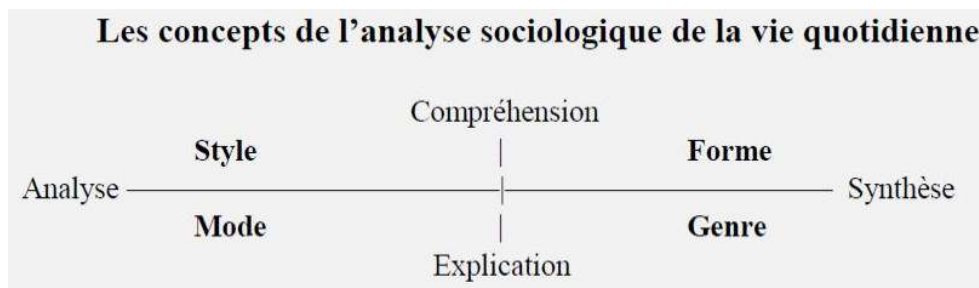
- 7 Pour expliquer correctement l'inertie de certaines consommations – et dégager ainsi des variables d'action socio-écologique pertinentes en la matière, ou les voies d'une réduction des résistances aux réformes –, il ne suffit pas d'invoquer les pesanteurs du système productif ou la légèreté de l'acheteur éthéré, mais il convient d'observer la réalité de la vie ordinaire dans toute sa complexité et de rappeler l'utilité des concepts visant à mettre un peu d'ordre dans le chaos des faits constitutifs de l'univers du quotidien. Pour cela, il est nécessaire de définir les notions de sens commun que sont les modes de vie et les styles de vie, de les transformer en concepts, afin de montrer leurs utilités et limites respectives et de mieux justifier le recours à celui de genre de vie. On le fera non pas de manière abstraite ou générale, comme on a pu le proposer dans des travaux antérieurs, mais en articulant le raisonnement aux enjeux écologiques⁸.
- 8 L'abondance croissante de marchandises et d'offre institutionnelle dans les sociétés contemporaines, en particulier les plus riches, entraîne un effet paradoxal. Chaque produit (marchandise, service, activité possible) est porteur de conditions spatio-temporelles d'usage qui lui sont propres, même si certaines de ces conditions peuvent se ressembler. On dira que chaque institution matérielle porte son mode de vie. Ont donc le même mode de vie tous ceux qui réalisent la même pratique. Par exemple, la télévision et l'ordinateur, la chaîne stéréophonique, tout comme l'animal de compagnie, sont plutôt « utilisés » quotidiennement dans le cadre d'activités domestiques ; ils tendent à fixer la personne dans son logement même si les usages extérieurs sont possibles ; alors que le vélo, le téléphone portable, les tablettes ou les autres appareils dits « nomades » ont l'effet inverse, tout comme les articles de sport et de loisirs actifs qui engagent la personne vers la vie extérieure, ce que les anglo-saxons nomment *the outdoor life*. Au-delà de ces conditions grossièrement semblables d'usage, chaque institution matérielle⁹ est spécifique par ce qu'elle exige d'argent, de temps, d'espace, de possession d'autres objets, de statuts, éventuellement de connaissances (par exemple lire certains ouvrages ou jouer de certains instruments) ou de techniques incorporées (les savoirs portés par l'habitude)... Tous ceux. celles qui s'adonnent à de

telles activités (modes de vie) le font de manière assez analogue ou homogène de ce point de vue.

- 9 De la combinaison de ces différents rapports aux objets et aux services, via la multiplicité des statuts que chaque personne expérimente, surgit, en contrepoint de l'homogénéité relative aux modes de vie, un effet symétrique d'hétérogénéité des styles de vie ; on dira, inversement des modes de vie, que le style de vie est l'ensemble des pratiques réalisées par un individu. En effet, chacun particularise son existence, la rend singulière, à la fois par ses choix personnels, ses catégories d'appartenance et ses identités multiples. Les deux notions permettent d'évoquer des processus distincts, mais qui s'articulent dynamiquement dans les sociétés d'abondance : plus les modes de vie (de consommation et d'usage d'équipements) sont analogues et plus les styles de vie sont spécifiques, du fait des gammes de choix toujours plus larges que les sociétés productivistes offrent, y compris pour les plus faibles revenus ; une opposition dialectique dont Georg Simmel avait déjà eu l'intuition théorique, voici cent vingt ans¹⁰, mais que l'on peut empiriquement confirmer aujourd'hui.
- 10 On ne peut donc confondre modes et styles de vie, car ils appartiennent à des registres totalement distincts : le mode de vie relève du système institutionnel (marchandises, services publics, etc.) alors que le style de vie est un attribut des personnes puisqu'il désigne le système de pratiques toujours singulier qui caractérise chacun de nous. Comme on ne peut ni confondre, ni totalement séparer, le système et les acteurs, un troisième concept d'articulation est nécessaire, celui de genre de vie. Le genre de vie ressemble à – mais est plus complexe et subtil que – la « subculture » de classe ; il contient par construction préalable les formes spatiales du milieu, soit le cadre de vie, et le complexe temporel et statutaire que certains nomment cycle de vie¹¹, notion trop normative à laquelle on préfère celle, plus neutre et descriptive, de statut familial-vital.
- 11 La définition que nous avons proposée pour chacun des termes, que le tableau ci-après restitue et resitue, est éparpillée dans différents écrits. Avec le recul et l'usage répété des notions, ce qui nous semble le mieux résister à l'épreuve du temps est le système des définitions suivant. Les deux termes, de loin, les plus utilisés dans la littérature sociologique récente, française ou mondiale, sont ceux de mode et de style de vie¹². Le sens que nous leur attribuons est symétrique. Ceux de genre et de forme de vie sont plus rares et plus académiques ; ils sont tout autant symétriques. Précisons un peu.
- 12 Le mode de vie est indissociable de l'explication. Il désigne un agrégat d'individus réunis par un attribut : tous ceux qui réalisent une activité donnée ou un petit ensemble d'activités. Il délimite et sépare donc un groupe, une quantité de personnes, par un (ou des) attribut(s), par une qualité analytiquement distinguée des autres et réservée au domaine de l'action routinière. Le mode de vie « regarde » (en extension) les individus du point de vue de l'activité et donc de ce qui l'institutionnalise, du système.
- 13 Inversement, le style de vie regarde les activités du point de vue de la personne. Il désigne l'ensemble des pratiques et conduites dont l'individu incarne la réunion ; il est donc spécifiant de l'acteur, car il n'existe pas deux structures d'usages identiques rigoureusement – l'auteure marxiste Agnès Heller (1970) le disait déjà. Il atomise ou sépare, tout aussi analytiquement, – les individus cette fois – mais doit être approché par un regard compréhensif, aux deux sens du terme, sociologique et mathématique (selon la technique de recherche utilisée).

- 14 La forme de vie, qui désigne une entité culturelle générale chez Simmel et, en tant que *Lebenswelt*, la totalité du monde vécu est de nature synthétique. Nous conservons cette signification usuelle, mais définissons la forme, comme un ensemble d'attributs de l'acteur. Comme le style, la forme souligne le point de vue du vécu, mais à partir des histoires de vie, plus ou moins singulières, des biographies. Une forme de vie se comprend à partir des récits de vie, des attributs rétrospectifs de la trajectoire et des parcours vitaux.
- 15 Enfin, comme la forme, le genre de vie, est une synthèse mais explicative. Il ne regroupe directement ni des individus ni des attributs, mais constitue des types d'individus socialement semblables (du point de vue de leur classe d'appartenance, de leur statut familial-vital et du cadre de vie qui est le leur, ce qui suppose de construire objectivement ces dimensions de pré-classification) pour mieux les scinder en types d'attributs homologues. Ces attributs restent des activités, des usages observés du point de vue de l'acteur, comme pratiques ou conduites, mais ayant la même facture formelle et symbolique. La typologie ci-après situe ces quatre vocables de sens commun, devenant ainsi concepts, les uns à l'égard des autres.

Figure 1. Les concepts de l'analyse sociologique de la vie quotidienne.



Source : S. Juan (1998)

16

Les grands facteurs déterminant la vie quotidienne

- 17 Une autre manière d'évoquer l'importance cruciale des variables de cadrage du genre de vie consiste à préciser que la classe sociale, le statut familial-vital et le milieu spatial de vie sont les trois grands facteurs déterminant le plus les pratiques ordinaires et notamment celles dont l'impact écologique est le plus fort. Par exemple, il est avéré que l'usage quotidien, voire permanent, de la voiture est quasiment obligatoire en zone rurale, très fréquent en zone périurbaine et infiniment moins nécessaire, voire inutile, quand l'habitat est situé dans un centre-ville avec de nombreux commerces et services de proximité, notamment de transport¹³ ; le cadre de vie a autant d'incidence pour l'accès aux spectacles vivants ou d'autres pratiques dans la mesure où résider en haute montagne ou loin des grandes villes rend l'amour de l'opéra ou du théâtre beaucoup plus difficile à vivre en direct... Autre exemple : toute une série de produits de consommation ou de services (des couches ou des jouets, jusqu'aux smartphones, en passant par les services de garde ou d'aide à domicile, les équipements et abonnements de loisirs, etc.) est littéralement déterminée par l'âge et le fait d'avoir ou non des enfants dépendants avec soi ; le statut familial-vital favorise ou décourage toutes sortes

d'activités. Enfin, la sociologie a démontré depuis longtemps les inégalités de consommation associées à l'appartenance de classe, notamment du fait des différentiels de revenu ; inutile d'insister sur ce point en cela que, par exemple, la consommation ordinaire d'aliments bio ou la fréquence des déplacements en avion dépendent presque exclusivement de la position sociale et secondairement de choix prophylactiques ou idéologiques eux-mêmes liés à la position sociale...

- 18 Ces trois grands facteurs que sont la classe d'appartenance, qui conditionne le revenu, le milieu de vie (notamment sa densité et l'existence ou non d'une offre de proximité) et le statut familial-vital (en particulier avoir de jeunes enfants) – *a fortiori* combinés – sont si pesants sur la vie quotidienne, et apparaissent si discriminants au plan statistique, que l'on pourrait presque croire pouvoir se passer de toute typologie culturelle ou de tout raisonnement en termes de modes ou de styles de vie. Cependant, la réalité empirique montre que la relation entre situation objective de vie et usages ordinaires est encore plus complexe, puisque beaucoup de cas échappent tout ou partie à ces grandes structurations des pratiques. En effet, la mobilité sociale inter ou intra générationnelle (notamment les trajectoires fortes des « trans-classes »), l'hétérogamie positionnelle pour ceux qui vivent en couple (à peu près un quart des couples connaissent de forts écarts de niveaux de qualification professionnelle en France), les choix idéologiques liés à des modèles alternatifs et les niveaux de capacité d'action engendrent de fortes variations au sein de situations comparables du triple point de vue ci-dessus évoqué. C'est pour regrouper ces variantes que le concept de genre de vie peut se révéler utile et rendre compte de cette relative hétérogénéité culturelle. Mais, au-delà des constructions typologiques visant à décrire les catégories de la vie quotidienne, les concepts ainsi définis de mode, style et genre de vie¹⁴ sont également utiles pour comprendre les difficultés à réformer la vie quotidienne ou les résistances aux mesures écologiques. C'est ce que nous proposons d'explicitier à présent, non sans évoquer, au préalable, un important élément de logique formelle.
- 19 Il existe également une raison empirique à l'exigence de ne pas confondre mode et style de vie. Les activités ordinaires que le système sociopolitique et commercial propose sont très nombreuses, potentiellement infinies ; mais tout le monde est loin de les réaliser toutes et les combinaisons personnelles ont très peu de chances d'être identiques – elles ne le sont jamais totalement dès lors que l'on considère exhaustivement toutes les activités réalisées par les personnes. La trame de notre vie ordinaire est constituée de dizaines d'usages ou modes de vie que les uns et les autres peuvent vivre comme activités de consommation ou de service pleinement, partiellement ou pas du tout. Pour mieux nous faire comprendre, simplifions outrageusement une existence individuelle réduite à cinq activités (par exemple, surfer sur Internet, regarder la télévision, prendre sa voiture, aller au café/restaurant, promener son chien) et à trois modalités : réaliser chacune d'elles fréquemment, moyennement-peu ou jamais. Les combinaisons ou profils d'activités dans cet exemple très simplificateur sont déjà au nombre de 243 (3⁵). Si l'on reste réducteur de l'offre institutionnelle, mais que l'on passe à dix activités, c'est alors plus de 59 000 styles de vie (profils ou combinaisons) que l'on obtient¹⁵. Certes, ils ne sont pas tous vérifiés empiriquement, mais nous avons démontré que, en moyenne dans la réalité sociale, se vérifient trois quarts des profils théoriques. En d'autres termes, dès lors que l'on saisit la vie quotidienne exhaustivement ou presque, sont constatés des milliers de styles de

vie distincts (des combinaisons singulières d'activités), y compris des dizaines dans une même classe sociale.

- 20 Ne pouvant nous résoudre à observer la vie quotidienne soit sous l'angle segmentaire des modes de vie qui regroupent des individus dissemblables socialement ou, inversement, des styles de vie si diversifiés qui s'apparentent à une gigantesque nébuleuse (au sein de laquelle les techniques automatiques de recherche des similitudes n'ont que peu d'intérêt voire se révèlent trompeuses¹⁶), c'est à la construction des *genres de vie* articulant les logiques du système à celles des acteurs que nous nous sommes, depuis longtemps, attelé. En quoi ce dernier concept permet-il de mieux articuler consommation et enjeux environnementaux ? C'est à cette question que tente de répondre la suite du propos.

La difficile réforme écologique des modes, styles et genres de vie

- 21 À la lumière des propos qui précèdent, apparaît sans doute manifeste l'intérêt du concept de genre de vie que des géographes utilisaient déjà dans un sens différent du nôtre à l'époque de Durkheim (dès 1880 selon Vidal de la Blache), mais dont le durkheimien Maurice Halbwachs avait jalonné les fondements, dès 1913 dans son ouvrage *La classe ouvrière et les niveaux de vie*, en démontrant que, au sein de la classe populaire et « à égalité de revenus et de taille de la famille », les consommations des ouvriers et des employés se distinguent nettement. Et surtout, montrons que c'est à ce niveau d'analyse qu'une réforme écologique de la consommation peut porter ses fruits.

La spécificité des genres de vie

- 22 Côté système, écartons les aspects purement économiques en présupposant un monde fictif idéal de pollution dérisoire et de quasi-neutralité carbone, où toutes les entreprises et l'ensemble des administrations ou des associations offrent le maximum de marchandises et de services réellement « verts », tant par le processus de production, que les composants, le recyclage, les mises en œuvre des services immatériels, etc. ; dans cette fiction, les politiques publiques vont même jusqu'à multiplier les transports en commun et les pistes cyclables, les véhicules de prêt, l'agriculture bio de proximité qui couvre désormais 100 % des (hyper) marchés... Côté acteurs, imaginons un univers tout aussi utopique et faisons comme si le monde social proscrivait les logiques de distinction et le goût du lucre (les clips ne montrent plus de femmes alanguies et dénudées allongées sur ou dans de grosses voitures), donc les inégalités sociales, et oublions les aspects culturels conduisant à l'hédonisme et au très grand confort : tout le monde agit sur le mode « écoresponsable » et avec le maximum de conscience écologique dans la vie ordinaire... Côté modes de vie que le système offre et côté orientation des styles de vie des particuliers, la volonté écologique se concrétise donc réellement dans ce monde doublement fictif. Resteraient encore des facteurs de blocage relevant des genres de vie articulant les logiques du système et celles des acteurs, difficultés et contraintes déjà évoquées dans un texte sur les relations environnement – vie quotidienne que nous résumons ici¹⁷.
- 23 Même si les marchandises ordinaires très diversifiées étaient disponibles et coûtaient le même prix dans les petits commerces de proximité qu'en hypermarché la plupart des

habitants disposant d'une voiture pourraient bien continuer de faire leurs courses pluri-mensuelles en hypermarché. Ce sont surtout les tensions spatio-temporelles de vie quotidienne qui sont à la base de ce phénomène : en une heure, l'essentiel des courses de la semaine, voire du mois, est fait en hypermarché, alors qu'il faudrait beaucoup plus de temps et de déplacements à pied, et chargé de choses souvent lourdes, éventuellement accompagné d'enfants, dans les commerces de proximité, même en postulant une improbable équivalence en matière d'offre, de chalandise et de prix. Ainsi, avoir un moyen de transport en commun près de chez soi ne suffit pas – en particulier dans les zones péri-urbaines – à changer les comportements vers plus de « durabilité » et n'a de chance de modifier le mode de déplacement utilisé ordinairement que dans certaines conditions statutaires et positionnelles¹⁸.

- 24 Allons plus loin et plus précisément au cœur du problème ici soulevé. Considérons uniquement six activités personnelles (de consommation, pour simplifier) correspondant à des usages à fort enjeu écologique : prendre un véhicule motorisé tous les jours (U1), acheter des marchandises matérielles ayant circulé sur plus de 500 km (U2), consommer les aliments les moins chers non bios ou non issus de l'agriculture paysanne (U3), voyager en avion plusieurs fois par an pour les loisirs (U4)¹⁹, utiliser quotidiennement Internet avec de gros téléchargements et des courriels lourds de fichiers attachés (U5), produire de nombreux déchets non ou mal recyclés (U6). Les politiques d'incitation au changement de ces modes de vie ou des efforts personnels peuvent conduire, pour chacune de ces six activités, à quatre modalités de modification écologique des usages que l'on peut noter simplement : zéro si pas de changement, un si changement faible (par exemple prendre un véhicule motorisé personnel seulement un jour sur deux ou se mettre à recycler une partie des déchets, etc.), deux si modification significative (on achète local ou l'on s'alimente en bio à 80 %), trois ou quatre si le changement est total (consommation d'aliments exclusivement « locavores » ou plus du tout d'usage des véhicules motorisés)²⁰.

Tableau 1. Désignation résumée des exemples d'usages.

	Désignation résumée des exemples d'usages
U1 =	Prendre un véhicule (moteur à explosion) tous les jours
U2 =	Acheter des marchandises matérielles ayant circulé sur plus de 500 km.
U3 =	Consommer les aliments les moins chers non bios ou non issus de l'agriculture paysanne
U4 =	Voyager plusieurs fois par an en avion pour les loisirs
U5 =	Utiliser souvent Internet avec de gros téléchargements et de lourds de fichiers attachés
U6 =	Produire de nombreux déchets non ou mal recyclés

- 25 Tout le monde ne pouvant immédiatement tout modifier radicalement, les changements seront nécessairement partiels, segmentaires ou ils ne se produiront seulement que dans certains domaines ; les profils de « réforme écologique des modes de vie », dans ce modèle très simplifié basé sur ces six activités et quatre niveaux de changement, sont au nombre de 4⁶, soit 4096 possibilités, dont on pourrait penser que à

peu près la moitié, soit plus ou moins 2000 profils, correspondraient *a priori* à un changement vraiment positif au plan écologique, car diminuant les impacts environnementaux. Chaque personne peut avoir un score allant de 0 à 20²¹. Mais quelles sont les difficultés liées aux genres de vie sur lesquelles nous insistons ?

- 26 En premier lieu, on peut aisément imaginer que certains individus peuvent radicalement modifier les usages quatre, cinq et six, mais ne pas toucher aux usages un, deux et trois, ce qui leur donnera un score ou une « note » personnelle avoisinant 10/20. D'autres vont modifier un peu toutes leurs activités en panachant les niveaux un et deux, ce qui leur donnera la même note de 10/20. Est-ce que l'effet écologique en termes de biodiversité et de climat sera équivalent dans les deux cas à l'échelle d'une population ? Non, car les U1 et U2 sont plus impactants à la fois en termes climatiques et de biodiversité, l'inverse pour les U3 et U6. Mais ce qui complique notablement le problème est l'interdépendance des activités.

L'interdépendance des activités

- 27 L'obstacle le plus important provient des caractéristiques de la vie quotidienne : l'interdépendance de certains usages et surtout les contraintes spatio-temporelles spécifiques car inhérentes aux différentes catégories d'acteurs définies par les trois critères croisés fondamentaux (classe sociale, statut familial-vital, cadre de vie). Prenons quelques exemples.

- Une famille de classe moyenne avec de jeunes enfants à domicile sera obligée de multiplier les déplacements motorisés (crèche ou école, plus tard les activités du mercredi), d'autant plus si elle n'habite pas un centre urbain fortement doté en services et si ses revenus ne lui permettent pas des substitutions. Cette même famille – et *a fortiori* les familles du même type des classes populaires – devront, pour économiser ou pour réserver une partie de leur budget à des vacances ou à des achats d'objets techniques et d'équipements, réduire les coûts alimentaires et vestimentaires, donc acheter au plus bas pris dans les hypermarchés des marchandises au mode de production très impactant écologiquement. Ces cas de figure ne sont pas anodins au plan quantitatif : hors les strates supérieures, les classes moyennes et populaires salariées représentent plus des deux tiers de la population (en France, comme dans beaucoup de pays comparables en termes de PIB par habitant) et les situations familiales avec jeunes enfants de l'ordre de la moitié... De sorte que les résistances à modifier les U1, U2 et U3 seront très fortes dans ces nombreuses catégories sociales. L'adhésion aux valeurs écologiques dans ces catégories risque de ne pas suffire à modifier substantiellement les pratiques ordinaires si l'action publique sur les situations objectives ne suit pas (Le Strat, 2002 ; Comby, 2015).
- Les indépendants et commerçants les mieux dotés économiquement ayant moins de temps pour les arbitrages de vie ordinaire peuvent agir de la même manière pour rationaliser temporellement leur vie quotidienne et s'adonner à de courts et fréquents voyages en avion de détente, compensatoires à des semaines de travail de 60 ou 70 heures... Les agriculteurs sont également, pour la plupart, dans le sur-travail mais avec un revenu disponible très inférieur du fait de leur endettement et en dépit du gros patrimoine immobilier dont ils disposent. Chez eux, c'est U4, U5 et U6 qui seront peu modifiés, mais aussi les consommations basiques pour cause temporelle ou d'obligations professionnelles. Idem pour les membres des classes dominantes.

- 28 Nous pourrions multiplier les exemples de cet ordre, mais ce n'est pas utile ici. L'essentiel est d'admettre que la prise en compte de leur genre de vie est en mesure de « parler » assez directement aux habitants pour que les projets de réforme politique aient plus de chances d'être efficaces. En se basant sur les catégories de genre de vie, le réformateur intègre dans ses propositions les contraintes matérielles et symboliques vécues, ce qui ne peut que favoriser des transitions douces donc mieux acceptées, car l'on raisonnera du point de vue de la vie quotidienne et non du système. La « consommation engagée » écologiquement ne peut se généraliser et infléchir les impacts négatifs de l'économie qu'en mutualisant certains services ou marchandises d'autant plus inaccessibles que l'on descend dans l'échelle de stratification et en ouvrant l'accès aux catégories sociales les plus vulnérables – tant par le revenu, le lieu habité que par la structure familiale –, donc en encastrant les comportements de consommation dans leur contexte, ce que l'on nomme ici genre de vie. Certes, une offre politique fort différenciée n'est pas aisée à imaginer et à mettre en œuvre, aussi quelques exemples concrets, mais hors situation pour être généralisables, peuvent être utiles ici.
- 29 Voici – à côté des cas réels que présente Jean-Baptiste Comby (2015) – un cas, fictif, mais réaliste, et parlant, très fortement contraint tant par le statut familial, la classe que le cadre de vie : une famille de classe populaire (par exemple un ouvrier qualifié et une employée) avec de jeunes enfants habitant un pavillon dans un milieu périphérique (car moins cher). Ce cas correspond aux résistances évoquées ci-dessus – et plus concrètement à celles d'une grande partie des Gilets jaunes de 2019 – sur les U1, U2 et U3 (donc transport motorisé, consommation en hypermarché de produits importés de loin avec des aliments non bios). Dans une telle situation, ne se présentent pas que des problèmes de revenu, mais aussi d'autres contraintes. Il serait possible, selon le niveau de revenu, de segmenter les propositions, par exemple par une offre de services associatifs de garde ponctuelle des enfants, de covoiturage, de vente d'objets recyclés et réparés ou de marchandises d'occasion, etc. Mais il est également possible d'imaginer qu'une coopérative de commercialisation de produits au maximum locaux (grossiste pluri-fonctions type « association pour le maintien d'une agriculture paysanne » - AMAP pour l'alimentaire) se déplace dans les habitats périphériques et qu'une association facilite l'usage de véhicules plutôt que leur achat. Cela dit, pour des raisons structurelles, l'habitat pavillonnaire périphérique en zone peu dense reste largement anti-écologique²² ; c'est donc aussi à une reconversion des lotissements vers la densification, qu'il conviendrait de réfléchir. Le degré de densité le plus adéquat écologiquement est difficile à déterminer, mais on peut logiquement déduire que la chalandise doit être suffisante pour permettre aux petits commerces de proximité d'exister, pour qu'une agriculture péri-urbaine proche puisse y vendre ses produits et que se constitue un bassin d'emploi suffisant en forme de tissu économique local pour permettre le travail et la vie de quelques dizaines de milliers d'habitants. Cela signifie, *a contrario* et en termes de processus écologiquement idéal d'aménagement, un fractionnement des très grandes villes ainsi qu'une croissance des petites agglomérations (suffisamment importante, pour que, par ailleurs, des gares de transport en commun ferré aient un sens au plan économique). Enfin, c'est en zone urbaine ou d'habitat collectif que les exemples de dispositifs socio-écologiques abondent déjà le plus dans le secteur de l'Économie sociale et solidaire (ESS) ; mais c'est leur généralisation qui assurerait le mieux l'équilibre budgétaire des réformes à

proposer. Beaucoup de dispositifs de ce secteur montrent qu'il est possible de réformer écologiquement la consommation à condition de créer les conditions objectives de réalisation de nouvelles pratiques.

- 30 Au vu de ces logiques, un message institutionnel invitant à changer de modes de vie ainsi qu'une taxation de certains usages et mésusages ordinaires peuvent être ressentis comme des agressions et, *a minima*, seront très différemment reçus selon les fractions de population que l'étude des genres de vie permet d'identifier. Ainsi, sur l'U1 (prendre la voiture tous les jours), tout oppose une infirmière avec jeunes enfants habitant en zone peu dense périurbaine ou rurale à l'une de ses collègues célibataire urbaine travaillant dans le même hôpital d'une grande ville très dotée en services et loisirs de proximité. La première ne pourra d'aucune manière se passer de son véhicule, alors que la seconde acceptera les mesures de limitation de cet usage d'autant mieux si elle a infiniment moins de contraintes, davantage de pouvoir d'achat (à salaire et patrimoine identiques) et qu'elle peut même s'offrir le luxe de vivre sans véhicule motorisé personnel. On peut dire la même chose tant de l'ouvrier qualifié ou de l'employée de banque que du cadre supérieur – certains cadres pères de famille en mobilité sociale ascendante (un quart des cadres supérieurs ont un père de classe populaire en France de nos jours²³) sont fortement endettés pour l'achat et l'ameublement de leur maison éloignée de leur lieu de travail, un grand espace qu'ils payent doublement en crédits bancaires et en temps accru de transport ordinaire. Si la classe sociale, donc le revenu, est un facteur accentuant les contraintes, c'est bel et bien le genre de vie qui est en cause dans les obstacles à la transition écologique, d'autant plus que les parents de jeunes enfants sont également contraints par le facteur temps : par le stress du cumul des activités liées aux statuts familial et spatial (que leurs homologues de classe sociale n'ont pas nécessairement) et que leurs routines de vie quotidienne sont infiniment plus difficiles à changer. Cet aspect de la question mérite un court développement, pour terminer.

Les routines de vie quotidienne

- 31 Les routines de vie quotidienne sont l'un des principaux facteurs de rigidification des systèmes de pratiques vécus comme styles de vie et donc de résistance potentielle aux réformes écologiques portant sur la consommation. Les routines sont des protocoles auto/hétéro imposés d'activités et nécessaires à la vie quotidienne pour des raisons temporelles. En la matière, il est important de distinguer les protocoles domestiques et ceux qui se manifestent hors du logement. Les uns et les autres ont des répercussions écologiques, mais de différents types. L'enjeu écologique des routines domestiques concerne surtout les déchets et les comportements énergétiques (U5 et U6), secondairement la pollution des eaux. Les routines extérieures touchent principalement aux déplacements, donc à la pollution de l'air et à l'épuisement des ressources non renouvelables (U1 et U4). Certaines routines (celles des U2 et U3 et de plus en plus de U5 avec les smartphones très puissants) transcendent l'opposition dehors/dedans du logement.
- 32 La relative inertie des routines provient d'une combinaison complexe, car liée à la fois à des particularités personnelles et à des facteurs d'ordre institutionnel, matériel et symbolique. Ainsi, le tri des déchets est d'autant plus contraignant que manquent les équipements proches du domicile ou en son sein ; idem pour les usages d'Internet via

l'ordinateur privé avec un aspect potentiellement chronophage. Prétendre agir sur ces consommations sans tenir compte des limites spatio-temporelles est irrationnel. On perçoit encore mieux ces contraintes croisées s'agissant de routines externes. Ces dernières sont largement hétéro-déterminées par un aménagement de l'espace gouverné par des logiques juridico-économiques et historiques, notamment en matière de déplacements (Dupuy, 1995). Les particuliers n'ont aucune prise sur leur milieu, car contrairement à ce qu'affirment certains auteurs utilitaristes, les déplacements motorisés ne sont pas uniquement associés aux choix résidentiels des ménages, mais surtout au zonage, à la différenciation fonctionnelle des espaces – ce standard d'urbanisme devenu presque universel dans les pays les plus riches – qui crée, littéralement et dans une très large mesure, les routines externes. 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.

- 33 En tant que protocoles plus ou moins normatifs, les routines auto/hétéro déterminées se concrétisent par des enchaînements d'activités qu'il est quelquefois difficile de modifier, notamment pour les rendre moins impactants au plan écologique. Par exemple, grâce à divers travaux empiriques (Coutras, 1993 ; Demoli et Gilow, 2019 ; Giger, 2008 ; Houillon, 2004 ; Juan et al. 1997), on sait que les hommes, pour toutes sortes de raisons tenant surtout à l'inégale répartition des tâches domestiques, ont tendance non seulement à se déplacer plus loin et moins spécialement pour la famille, mais aussi à privilégier des structures radiales de déplacements, des allers-retours dont le centre est le logement ; alors que, hors des vieux centres urbains historiques aux nombreuses aménités, les femmes professionnellement actives réalisent plutôt des tournées ou des déplacements en boucles. De sorte que si ces dernières décident de renoncer totalement à la voiture, elles ne pourront plus, par exemple, combiner l'accompagnement des enfants à l'école le matin en se rendant au travail (ou à la gare pour y laisser le véhicule) et les courses ou la visite à une mère vieillissante ou à un autre membre de la famille, tout en récupérant les enfants. Même si elles sont très motivées écologiquement, il faudrait – alors que leur style de vie est déjà des plus stressants temporellement – qu'elles consentent à perdre du temps en ne prenant que les transports en commun – à supposer que le maillage des lignes et la fréquence des passages soient suffisants en zone non urbaine – pour se rendre au travail avant de revenir à la maison et prendre le vélo (un temps pris sur les autres tâches à réaliser quotidiennement ou sur les loisirs) pour les courses ou les visites familiales, puis le bus pour récupérer l'enfant si sa crèche ou sa nourrice n'est pas immédiatement à proximité²⁴... À cet égard, même un partage de genre plus équitable répartirait le coût temporel entre conjoints ou compagnons sans le diminuer globalement en termes de budget-temps familial.
- 34 L'intrication de ces éléments institutionnels et statutaires déterminant des pratiques ordinaires par ailleurs inégalement réparties au plan du genre laisse supposer que la seule adhésion à des valeurs écologiques a de fortes chances de se révéler insuffisante en matière de transformation concrète du quotidien. Des travaux empiriques centrés sur les « changements de mode de vie » l'ont démontré. Ainsi, Stéphanie Vincent (2009, pp. 133-135) constate-t-elle le poids des impératifs, mais aussi des routines dans les trajets domicile-travail ; elle observe que, hors de ceux qui éludent totalement les crises écologiques, les opinions favorables à l'environnement ne suffisent pas à contrecarrer

les rigidités du quotidien et conclut que ces dernières « relèvent davantage du prêt-à-parler que d'éléments structurants des habitudes quotidiennes », car elles ne concernent finalement qu'un « faible pourcentage des individus qui s'engagent dans des pratiques quotidiennes respectueuses de l'environnement ». S'agissant de réformer le style de vie dans son ensemble, les auteures d'une enquête, réalisée en Alsace, s'appuyant sur des calculateurs d'émission personnelle de gaz à effet de serre (GES) notent que ces dispositifs techniques ne tiennent pas compte des contraintes objectives, pourtant évidentes s'agissant de jeunes enfants au foyer, liées aux différences familiales et insistent sur « le hiatus entre connaissance et passage à l'acte » (Granchamp Florentino et Rudolf, 2009, p. 193). Cependant, dans les villes scandinaves, il est courant de voir des parents circuler sur des vélos lourdement chargés (de courses et/ou de jeunes enfants), y compris par mauvais temps ; mais ces conduites, liées à une plus grande équité de genre dans le partage des tâches domestiques, ne semblent plus s'observer extra-muros en zones peu denses et c'est une véritable enquête en termes de budget-temps qu'il conviendrait de réaliser pour apprécier le prix personnel de cette mise en pratique des convictions écologiques et leur valeur de généralisation en vue d'impacter positivement la qualité de l'air...

- 35 Les réformes politiques agissant sur le pouvoir d'achat et sur l'aide aux familles ne sauraient donc omettre la dimension « genrée » des problèmes ici évoqués. La simple consultation du taux de professionnalisation des femmes, qui a plus que doublé en un demi-siècle pour les 30-40 ans pour la France (INSEE, 2013) et des statistiques du divorce, dont la fréquence triple sur la période (Bellamy, 2016), montre un parallélisme flagrant, au moins de 1970 à 2005, tenant de la corrélation linéaire. L'indépendance féminine a modifié les relations de couple, en particulier la répartition des tâches par plus d'implication masculine dans le travail domestique. Une action sur les milieux, à son tour, ne suffit pas ; c'est bien par le trio des facteurs les plus structurants de la vie quotidienne qu'un processus de modification des modes de vie doit commencer. Pour rappel, ces trois facteurs sont la classe sociale, le milieu de vie et le statut familial vital. Établir des agrégats homogènes, donc comparables, sur ces trois critères simultanés permettrait de distinguer des genres de vie plus ou moins écologiques et donc d'imaginer des mesures incitatives ciblées – tenant compte des spécificités et des contraintes catégorielles –, visant des changements réalisables de pratiques. Mais pour être efficaces, et surtout acceptées, lesdites réformes doivent aussi travailler sur les genres de vie et tenir compte du fait qu'une des partitions les plus courantes et profondes est celle du genre. Nous avons observé, voici presque 25 ans, que les structures de déplacements ordinaires des femmes et des hommes ne sont pas identiques à situation similaire (ou dans les couples) et de nombreux travaux ont montré que, outre le temps encore déséquilibré du travail domestique selon le sexe, la charge mentale du quotidien et de l'aide aux personnes les plus âgées et dépendantes, incombe encore largement aux femmes – y compris lorsque leur qualification et leur niveau de responsabilités professionnels sont élevés (Hirata, 2002), voire supérieurs à ceux du conjoint (Nicole Drancourt, 1989). On peut donc dire qu'il existe des « genres de vie genrés » – il convient d'assumer ici la redondance et la polysémie du vocable « genre » –, d'autant plus fortement différenciés (si l'on ne considère que les couples de bi-actifs) que l'on descend dans l'échelle de stratification. Cet aspect de la question mériterait un développement spécifique que l'on ne peut proposer ici.
- 36 Quant aux types de produits consommés (U2), si le revenu suffit, l'achat de plats préparés à chauffer au micro-ondes représente un gain de temps considérable auquel il

est difficile de renoncer, mais qui ne favorise pas l'agriculture de proximité ou l'achat de produits frais de maraîchers. Les classes moyennes et populaires privilégient les plats préparés dans une moindre mesure, mais achètent presque tout en hypermarché, ce qui produit le même résultat. Les cadres urbains professionnellement surmenés connaissent les mêmes routines et présenteront les mêmes réticences à en changer. C'est le raisonnement en termes de genres de vie qui permettrait de modifier ces routines. Concrètement, outre la prise en compte de la classe sociale réelle d'appartenance (tenant compte également de la profession du compagnon ou de la compagne), les contraintes écologiques pour modifier la consommation et les dispositifs d'aide aux personnes pour les rendre moins vulnérables aux pollutions qu'ils engendrent ou subissent ne peuvent être les mêmes pour des familles avec de jeunes enfants résidant en périphérie urbaine et pour les habitants des centres-ville ; comme ils ne seront pas identiques pour un. e retraité. e habitant seul. e dans un village et pour un. e jeune célibataire urbain. e.

- 37 Ici, nous n'avons considéré que la masse de la population dont les volumes de consommation ont le plus d'impacts écologiques en écartant du raisonnement les situations les plus précaires de pauvreté : infra-classe populaire, individus surendettés, bénéficiaires des minimas sociaux, « sans domicile fixe » ou autres « marginaux » et publics des Restos du cœur ou du Secours populaire, autant de catégories qui se recouvrent partiellement et qui représentent, selon la définition donnée et le pays considéré, entre 10 et 15 % de la population. Le grand point commun de ces catégories hétérogènes les plus dominées et dépendantes – que Simmel (1908) nommait à juste titre « pauvres », plus en tant qu'assistés socialement qu'en fonction du niveau de revenu, donc une définition proprement sociologique de nature relationnelle – est précisément le caractère routinier d'une recherche systématique des produits les moins chers ou des promotions commerciales et de l'accès aux lieux de bienfaisance, routines de vie quotidienne caractérisées par l'absence quasi totale de capacité d'action et par le poids de ce que nous nommons le « présent omniprésent », soit l'impossibilité de se projeter dans un avenir non mortifère. Pour ces catégories prévaut l'action purement sociale qu'offrent les services publics ou l'ESS en matière de mesures type offres d'emploi, facilités de logement, jardins partagés, garanties diverses, ou revenu basique de citoyenneté, etc. ; mais ce n'est évidemment pas le changement de leurs « modes vie » ou de leur consommation qui peut avoir des incidences sur les enjeux écologiques, car les effets écologiques de leur consommation sont comparativement dérisoires (au-delà de la relation déjà évoquée entre les marchandises les moins chères et les modes de production non soutenables).

Conclusion : sur la nature des genres de vie « écologisés »

- 38 Résumons-nous. Il ne s'agit pas ici de laisser entendre que la consommation n'a aucune incidence sur les impacts écologiques des systèmes productifs ; c'est un des facteurs les plus déterminants et certains boycotts ont montré leur efficacité à cet égard, mais sur le mode provisoire et segmentaire. Notre propos visait à souligner les difficultés d'une réforme en profondeur de la vie quotidienne pour mieux les intégrer dans une politique écologique visant la consommation. Les pratiques ordinaires, y compris et surtout de consommation, sont gouvernées de deux côtés : d'une part l'offre

institutionnelle du système (marchandises, services privés ou publics, équipements) orientant la demande et, d'autre part, les ressources ou opportunités d'activités (classe sociale, statuts familiaux et cadre de vie) qui déterminent les chances de réalisation de ces pratiques en tant que facteurs structurant le plus la vie quotidienne. Ces mêmes facteurs sont les conditions d'accès aux genres de vie qui permettent une action mieux ciblée au plan catégoriel et donc un changement écologique des pratiques plus acceptable socialement.

39 Les contraintes et rigidités évoquées ci-dessus ne sont ni de l'ordre du phénomène contre-intuitif ou de l'effet pervers (que l'utilitariste R. Boudon a montrés en 1977), ni du tropisme ou des mécanismes d'un capitalisme court-termiste et exploiteur. Elles relèvent plutôt de ce que Durkheim (1895) nommait tout simplement des faits sociaux constitués de contraintes, auxquelles l'action individuelle se plie, et de logiques sédimentées par des créations institutionnelles passées, donc historiques. Ici apparaît la limite de l'optimiste formule de Michel Foucault : « tout ce qui a été historiquement institué est politiquement réformable »²⁵. L'inertie des systèmes urbains et des infrastructures de transport suppose une densification des villes trop étalées (à l'inverse, une segmentation des très grandes agglomérations) et un aménagement du territoire ; ces derniers ne se font pas en une mandature politique et aucun élu n'a intérêt à les provoquer selon un investissement financier gigantesque sans retour sur investissement possible à court terme (ni économique ni électoral). On peut dire la même chose des circuits mondiaux de commercialisation des marchandises. Seules des instances fédératives agissant sur les générations futures, telle une Union européenne (UE) détechnocratisée, pourraient investir sur le très long terme, tout comme les grands empires l'ont fait depuis l'Antiquité (et comme l'UE a su le faire pour les grandes infrastructures sidérurgiques, routières, nucléaires, etc., assez peu écologiques). Mais il s'agit là d'éléments certes essentiels, mais contextuels du quotidien. Cela fait des décennies que la conscience sociale des exigences écologiques est avérée – nous l'avions déjà repérée au début des années 1980 dans les projets d'habiter une maison solaire – et elle est aujourd'hui presque consensuelle ; mais force est de constater, au vu des tendances concrètes de la consommation dans les pays riches, que les seules valeurs de préservation ne suffisent pas à modifier les pratiques.

40

Parce qu'il se construit sur les grands déterminants objectifs du quotidien – qui sont également à réformer pour favoriser des changements dans la consommation – et qu'il en désigne donc les impératifs, le regard porté sur les genres de vie est sans doute le mieux à même d'ouvrir à une dérigidification des programmes d'activités en offrant des alternatives ciblées et des mesures d'assouplissement des routines ou des tempos de la vie quotidienne. Sans ce regard sociologique sur les conditions institutionnelles et morpho-structurelles de la vie quotidienne, il est à craindre que la « réforme écologique des modes de vie » n'ait qu'un faible impact, voire reste un vœu pieux ou encore un outil de pure communication politique...

Biographie

41 Assistant puis Maître de conférences à l'université de Paris Dauphine, Salvador Juan est depuis 1999 Professeur (émérite en 2020) de sociologie à l'université de Caen Normandie et chercheur au CERREV.

BIBLIOGRAPHIE

- Bellamy, V., 2016, 123 500 divorces en 2014. Des divorces en légère baisse depuis 2010. *Insee Première* n. 1599, Juin 2016, 4 p., [en ligne] URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2121566?sommaire=2045470>
- Boudon, R., 1977, *Effets pervers et ordre social*, Paris, Presses universitaires de France (PUF) - Quadrige, 284 p.
- Bourdieu, P., 1979, *La distinction ; critique sociale du jugement*, Paris, Minuit, 670 p.
- Bourg, D., C. Dartiguepeyrou, C. Gervais et O. Perrin, 2016, *Les nouveaux durables ; s'engager autrement*, Lormont, Le Bord de l'eau, 214 p.
- Castoriadis, C., 2020, *Écologie et politique*, Saint-Loup-de-Naud, éd. Du Sandre, 448 p.
- Comby, J.-B., 2015, À propos de la dépossession écologique des classes populaires, *Savoir/Agir*, vol. 33, no. 3, pp. 23-30.
- Chillingsworth, J., 2019, *Live Green : 52 Steps for a More Sustainable Life*, London, Quadrille Publishing, 160 p.
- Coutras, J., 1993, La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux de sexes ? *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 59-60, pp. 163-170.
- Demoli, Y., M. K. Gilow, 2019, Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe, *Espaces et sociétés*, 2019/1 n. 176-177, pp. 137 - 154.
- Desjeux, D., 2016, L'émergence des nouvelles contraintes sociétales et géopolitiques qui organisent les stratégies des consommateurs français dans l'espace domestique, dans : D. Desjeux, P. Moati (dirs.), *Consommations émergentes, La fin d'une société de consommation ?* Lormont, Le Bord de l'Eau, 212 p.
- Desjeux, D., 2017, Les nouveaux modes de consommation, *France Forum* n. 66, pp. 93-95.
- Dobré, M., 2002, *L'écologie au quotidien*, Paris, L'Harmattan, 352 p.
- Dobré, M., 2017, Modes de vie liés à la mondialisation, in Euzen A., L. Eymard et F. Gaill (dirs.), *Le développement durable à découvert*, Paris, CNRS Editions, 363 p.
- Ducanson, A., 1990, *Ecology Begins at Home ; using the power of choice*, Cambridge, Green Books, 128 p.
- Dumont, R., 1973, *L'utopie ou la mort*, Paris Seuil, 192 p.
- Dupuy, G. 1995, *Les territoires de l'automobile*, Anthropos, 216 p.
- Durkheim, E., 1895, *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, Presses universitaires de France (PUF) -Quadrige, 1981, 149 p.
- Giger, M., 2008, *Une perspective de genre sur la mobilité quotidienne Le reflet de la division sexuelle du travail sur les déplacements des hommes et des femmes dans l'agglomération lausannoise*, mémoire de l'université de Lausanne, 114 p.
- Granchamp Florentino, L., F. Rudolf, 2009, Calculer pour « sauver » le climat ?, dans : Dobré M. et S. Juan (dirs), *Consommer autrement ; la réforme écologique des modes de vie*, Paris, L'Harmattan, pp. 187-198.
- Gorz, A., 1975, *Écologie et politique*, Paris, Point-Seuil, 249 p.

- Gorz, A., 1991, *Capitalisme, Socialisme, Ecologie*, Paris, Galilée, 237 p.
- Groupe de recherche sur la consommation durable (GRECOD), 2012, *Une étude des profils de consommation écologiques*, PDF Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), 167 p.
- Halbwachs, M., 1913, *La classe ouvrière et les niveaux de vie*, « Les Classiques des sciences sociales... », Chicoutimi, 495 p.
- Heller, A., 1970, *Sociologia de la vida cotidiana*, trad. Espagnole, Peninsula, Barcelona, 1987, 423 p.
- Hirata, H. 2002, Travail et affects Les ressorts de la servitude domestique. Note de recherche, *Travailler*, vol. 8, no. 2, pp. 11-26.
- Houillon, V. 2004, Les différences hommes - femmes dans les déplacements domicile-travail : le cas du Nord-Pas-de- Calais, *Espace populations sociétés*, 2004/1, pp. 143-149.
- Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 2013, Forte hausse du taux d'activité des femmes en 50 ans, *Brèves d'Aval* n. 69.
- Institut du développement durable et des relations internationales (IDDRI), 2012, Modes de vie et empreinte carbone, *Les Cahiers du Clip* n. 21, 131 p.
- Illich, I, 1973, *La convivialité*, Paris Seuil, 159 p.
- Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 2019, En 40 ans, la mobilité sociale des femmes a progressé, celle des hommes est restée quasi stable, *INSEE Première* n. 1739.
- Johnson, B., 2016, *Zero Waste Home : The Ultimate Guide to Simplifying Your Life*, London, Penguin books, 304 p.
- Juan, S., 1989, Quelques propriétés des enquêtes de sociographie empirique ou la disparition de l'acteur, 1989, *Cahiers Internationaux de Sociologie*, n. 86, pp. 53-74.
- Juan, S., 1991, *Sociologie des genres de vie ; morphologie culturelle et dynamique des positions sociales*, Paris, Presses universitaires de France (PUF), 283 p.
- Juan, S., 1993 a, Les niveaux d'analyse sociologique des systèmes de représentations et de pratiques, *Espaces et Sociétés*, n. 73, pp. 13-30.
- Juan, S., 1993b, Styles, modes et genres de vie ; champs et variables pour l'analyse socioculturelle, dans *Valores y estilos de vida* (dir. Ruiz Olabuenaga), éd. de l'Université de Deusto, Bilbao, 312 p., pp. 147-160.
- Juan, S., 1994, Sur la production sociologique des types et classes de propriétés de la vie quotidienne, *Sociétés Contemporaines*, n. 17-18, pp. 119-140.
- Juan, S., 1995, *Les formes élémentaires de la vie quotidienne*, Paris, Presses universitaires de France (PUF), 286 p.
- Juan, S., 1997, *Les sentiers du quotidien ; rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, avec la participation de H. Orain, A. Poirier et J. F. Poltorak, (coll. Villes et Entreprises), Paris, L'Harmattan, 204 p.
- Juan, S., 1998, *Actionnalisme institutionnaliste*, Texte pour l'Habilitation à diriger des recherches, en sociologie (univ. de Paris-Nanterre, garant : Caillé A.), 130 p.
- Juan, S., 2009, La relation modes de vie – environnement comme question écologique, in Dobré M. et S. Juan S. (dirs), 2009, *Consommer autrement ; la réforme écologique des modes de vie*, Paris, L'Harmattan, 317 p., pp. 5-9.

- Le Strat, A., 2002, L'écologie peut-elle être populaire ?, *Mouvements*, vol. 23, n. 4, pp. 76-80.
- Madeleine, O., 2020, *Minimal : How to simplify your life and live sustainably*, London, Ebury Press, 320 p.
- Maresca, B., 2017, Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ?, *La pensée écologique*, 2017/1.
- Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2018, *Modes de vie et pratiques environnementales des Français*, (dir. Pautard E.), 97 p.
- Munafò, S., 2017, Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'« effet barbecue » sur le grill, *Cybergeo : European Journal of Geography, Regional and Urban Planning*, document 832, URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/28634>
- Nicole Drancourt, C., 1989, Stratégies professionnelles et organisation des familles, *Revue Française de Sociologie* n. 40-1, pp. 57-79.
- Raineau, L., 2009, Deux expériences comparées d'écoquartiers, dans : Dobré M. et S. Juan (dirs), 2009, *Consommer autrement ; la réforme écologique des modes de vie*, Paris, L'Harmattan, 317 p., pp. 73-86.
- Sauvy, A., 1973, *Croissance zéro ?*, Paris, Calmann-Lévy, 328 p.
- Sessego, V., P. Hébel, 2019, Consommation durable : l'engagement de façade des classes supérieures, *Consommation et modes de vie*, n. 303, Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC), pp. 1-4.
- Simmel, G. 1900, *Philosophie de l'argent*, Paris, Presses universitaires de France (PUF), 1987, 662 p.
- Simmel, G., 1908, Le pauvre, in *Sociologie. Études sur les formes de socialisation*, tr. espagnole, Madrid, Alianza Universidad, 1986, 809 p.
- Trotsky, L., 1923, « Les questions du mode de vie », 188 p., [en ligne] URL : http://classiques.uqac.ca/classiques/trotsky_leon/Questions_du_mode_de_vie/trotsky_Questions_mode_de_vie.pdf
- Vale, R. et B. Vale, 2009, *Time to Eat the Dog ? : The Real Guide to Sustainable Living*, London, Thames & Hudson, 384 p.
- Vincent, S., 2009, De l'adoption d'un mode *altermobile* sur le trajet domicile - travail, in Dobré M. et S. Juan (dirs), *Consommer autrement ; la réforme écologique des modes de vie*, Paris, L'Harmattan, 317 p., pp. 129-137.
- Zaccaï, E., 2009, Contradictions de la consommation durable ; les obstacles à une diminution significative d'impacts écologiques sous l'impulsion des consommateurs, dans Dobré M. et S. Juan (dirs), *Consommer autrement ; la réforme écologique des modes de vie*, Paris, L'Harmattan, 317 p., pp. 13-27.

NOTES

1. De l'écologie profonde de Arne Naess à celle, pragmatique, de Pierre Rahbi avec le mouvement des Colibris, en passant par les économistes autour de la revue *Alternatives économiques* ; des études du CREDOC à celles du ministère de la Transition écologique et solidaire (Pautard, 2018) ou du Commissariat général au Développement durable, et même de l'ONU (PNUE) ; des travaux théoriques généraux à ceux plus sectoriels (logement, énergie, alimentation, transports, etc.), la liste des textes utilisant de telles notions sans définition serait trop longue à établir et fastidieuse

à lire ; beaucoup de ces ouvrages donnent des exemples de pratiques alternatives, par exemple celui de Bourg et al. (2016)... Le laboratoire de SciencesPo Observatoire Sociologique du Changement a tout un programme de recherche baptisé « Modes de vie » au sein duquel est traité le thème « Pratiques culturelles et styles de vie ». Certains travaux (ceux de l'ADEME, en particulier, par exemple autour du Greco 2012) se contentent, plus prudemment, d'évoquer les modes de consommation, alors que divers sites s'intitulent ou intègrent les termes « Modes de vie durables », certains se nommant même « Adopte un mode de vie.com » ; Wikipédia définit ainsi les termes : « Le mode de vie (ou style de vie) est la manière de vivre, d'être et de penser, d'une personne ou d'un groupe d'individu ». Ce sens globalisant est proche des travaux scientifiques sérieux qui incluent le travail et sa précarité, les inégalités, et des considérations générales sur les politiques du transport ou du logement dans le vocable « mode de vie », lesquels -on peut le souligner ici- renoncent explicitement à définir la notion de mode de vie (Cf. IDDRI, 2012)...

2. Par exemple, cf. Ducanson (1990), Vale et Vale (2009), Johnson (2016), Chillingsworth (2019), Olivia (2020).

3. Parmi les nombreux textes pointant ce paradoxe, notons celui de Raineau (2009) sur les habitants d'écoquartiers et celui de Sessego et Hébel (2019) centré sur la consommation. De son côté, Dominique Desjeux (2017) évoque surtout la consommation des infra-classes moyennes qui contredit les objectifs du développement durable dans divers pays tels que le Brésil ou la Chine.

4. Cf, pour la première idée, en particulier E. Zaccà (2009) – qui évoque les obstacles, surtout systémiques, auxquels une véritable consommation durable s'affronte –, et M. Dobré (2002 et 2018), qui insiste sur les vertus de la frugalité, pour la seconde.

5. Nous avons mentionné ce problème depuis longtemps (Juan, 1991 et 1993 a). Ainsi, des auteurs aussi importants et rigoureux que Max Weber, Georg Simmel ou, plus proche de nous, Pierre Bourdieu, utilisent ces notions sans définitions ou de manière aporétique. Bourdieu (1979) définit le style de vie comme l'ensemble des pratiques ordinaires d'un individu, d'une catégorie, d'une classe ou une fraction de classe, une définition à l'application rigoureusement impossible si l'on raisonne exhaustivement sur des ensembles de pratiques (cf. infra). Nous notons que Agnès Heller (1970) était la première à raisonner en termes de systèmes d'usages, et que c'est sans doute un auteur non sociologue, Léon Trotski, qui donna une des définitions les plus simples et claires dans un texte intitulé « La question du mode de vie » (1923) : « Le mode de vie est la somme des expériences inorganisées des individus ». L'un des dirigeants du CREDOC a repris l'ensemble de nos analyses (Maresca, 2017).

6. Il s'agit très souvent d'essais de philosophes engagés, à ce titre précurseurs essentiels des synthèses socioécologiques, mais ne donnant néanmoins pas de définition du vocable « mode de vie », terme tantôt utilisé au singulier tantôt au pluriel. On citera en particulier différents ouvrages de Ivan Illich (surtout *La convivialité*, 1973, pp. 31 et 131) qui développe une pensée de l'hétéronomie personnelle par la consommation dépendante des grands appareils industriels et, à sa suite, André Gorz (Michel Bosquet selon son pseudonyme de journaliste) qui animera la pensée d'une écologie politique articulant le travail et la consommation – en précisant que les usages ordinaires et les modes de vie sont décidés par les technocrates (1975, 1991 notamment) –, ainsi que des textes de Cornelius Castoriadis demandant « quel mode de vie, et quels besoins » voulons-nous, dans un débat avec Daniel Cohn-Bendit en 1981 (1991, p. 131)... Même certains scientifiques, tels le démographe Alfred Sauvy (et sa *Croissance zéro ?*, 1973) ou l'agronome René Dumont et ses nombreux travaux sur les systèmes agro-alimentaires dominés, qui traitent plus de la surconsommation que des modes de vie sous l'angle d'une critique du gaspillage (des animaux domestiques à la multi-motorisation) dans les pays du Nord décalée par rapport aux famines du Sud (1973), se convertissent à l'essai pour dénoncer les dégâts planétaires du niveau de vie occidental.

7. De la masse considérable des travaux descriptifs sur la consommation se dégagent, depuis des décennies, ceux de Desjeux à mi-chemin de l'anthropologie et du marketing. Plus récemment (2016), c'est les mutations de la société chinoise qu'il analyse sous le prisme de la consommation croissante des dizaines de millions de membres de la classe moyenne (au sens large du terme) qui impacte tant l'écosystème que la géostratégie mondiale.

8. Afin de ne pas multiplier les autoréférences, on désigne ici les principales publications dans lesquelles ces questions ont déjà été traitées par nos soins :

Sur la distinction mode/style/genre/formes de vie, cf. en 1991 *Sociologie des genres de vie* ; en forme de typologie : 1998, *Actionnalisme institutionnaliste*, et dans une version simplifiée : 1998, dans *Sciences Humaines*, « Activités ordinaires. Un regard sociologique ».

Sur les variations culturelles au sein d'une même situation de classe sociale de statut et de milieu, comme sur la mesure de la mobilité sociale et de l'hétérogamie, outre *Sociologie des genres de vie*, cf. en 1992, cf. les *Cahiers Internationaux de Sociologie*, « L'acteur et le système des positions de classe » ; ainsi que, en 1993 dans *Espaces et Sociétés*, « Les niveaux d'analyse sociologique des systèmes de représentations et de pratiques ».

Sur les routines comme protocoles auto/hétéro imposés, cf. notre article de 2015, dans *Espace, Populations, Sociétés*, revue en ligne n° 1-2, « Le concept de routine dans la socio-anthropologie de la vie quotidienne ».

Sur les activités ordinaires genrées, notamment de déplacements, cf. notre ouvrage de 1997, *Les sentiers du quotidien*, chez L'Harmattan (co-écrit avec H. Orain, A. Poirier et J. F. Poltorak) ;

Sur la multiplication des profils d'activité et les dangers des classifications automatiques d'activités ordinaires, en 1993 dans l'Ouvrage collectif espagnol *Valores y estilos de vida* (dir. Ruiz Olabuena), cf. « Styles, modes et genres de vie ; champs et variables pour l'analyse socioculturelle », éd. de l'Université de Deusto et en 1994, dans *Sociétés Contemporaines*, n° 17-18, « Sur la production sociologique des types et classes de propriétés de la vie quotidienne ».

9. Matérielle au sens de non symbolique, mais intégrant les services dits quelquefois « immatériels » tels que le cinéma ou les services bancaires.

10. Dans *Philosophie de l'argent* (1900), ouvrage où, par ailleurs, Simmel glisse en permanence des niveaux individuels ou catégoriels aux niveaux les plus globaux en utilisant (au-delà du problème de la traduction en français) surtout la notion de style de vie, mais aussi de mode, genre ou forme de vie.

11. Catégorisation combinant le sexe, l'âge, le statut matrimonial et le nombre d'enfants dont les catégories sont intéressantes empiriquement (car discriminantes statistiquement), mais dont le caractère cyclique est fortement normatif : jeune habitant seul, puis en couple, puis avec un ou des enfants jeunes, puis avec des enfants plus âgés, puis couple d'adultes sans enfants, personne âgée vivant seule dont veuf ou veuve...

12. Ne nous méprenons pas à propos de cette modernité apparente. Littré relève, dans le Dictionnaire de la langue française de 1846, qu'au XVIIe siècle, on utilisait déjà le vocable *style* pour désigner une manière générale de vivre, de faire ou d'agir. Quant au terme de *mode de vie*, il date du 18e par-delà ses usages philosophiques plus anciens désignant une *manière d'être* indissociable des substances.

13. Beaucoup de pays échappent à cette trilogie, notamment ceux où l'étalement urbain est la norme. Ainsi, les villes horizontales d'Amérique du Nord ou du Sud, mais aussi d'Australie supposent, hors les vieux centres historiques plus denses, tels que Manhattan, Montréal ou Québec, Sydney, etc., l'usage systématique de la voiture, tout comme dans les zones rurales de tous les pays très développés où les communautés ne sont pas autosuffisantes.

14. Laissons de côté le concept de forme de vie dont la teneur, soit très globalisante ou bien strictement biographique, ne concerne que très peu les enjeux écologiques.

15. Dix activités et trois modalités de réalisation donnent 3^{10} , soit 59 049 combinaisons.

16. Nous avons examiné les pièges des programmes de recherche automatique de similitudes dans le domaine de la vie quotidienne (Juan, 1994).

17. Cf. Juan, 2009. Disponible dans notre introduction à un ouvrage de 2009, *Consommer autrement. La réforme écologique des modes de vie*, L'Harmattan (co-direction M. Dobré et S. Juan).

18. Ce point a été démontré à la suite d'une enquête de terrain, ayant duré trois ans, dans la banlieue lointaine de Paris (sur une douzaine de communes, nous comparions systématiquement la vie quotidienne sous l'angle des déplacements d'habitants de quartiers centraux équipés et de quartiers excentrés) : les modes et fréquences de déplacements motorisés ne sont que très peu modifiés par la présence de transports en commun, car l'aménagement zoné de l'espace éclate les parcours en supprimant les vertus des lignes de bus et des gares (Juan et al., 1997).

19. Si on le souhaite, on peut remplacer l'U4 de l'avion (sans doute la consommation la plus marquée socialement en tant que les classes moyennes et supérieures sont les plus nombreuses à s'y adonner) par un autre U4, plus « démocratique », qui serait « gaspiller l'énergie par toutes sortes de gadgets ou de robots d'utilisation courante ».

20. Les amateurs d'indices et autres critères de mesure synthétique pourront calculer des niveaux « populationnels » de changement en multipliant des effectifs d'habitants par le score global individuellement obtenu et comparer les pays, villes ou quartiers les plus vertueux écologiquement.

21. Il est possible de pondérer différemment la modification écologique des usages (par exemple en doublant le score à chaque niveau, soit zéro, un, deux, quatre, ce qui donne une échelle de 0 à 20 pour cinq activités et de 0 à 24 pour six activités). On peut également pondérer en notant 4 seulement les U1 et U2 complètement modifiés, ce qui donne un score plus facile à interpréter variant de 0 à 20 pour six usages. Le CREDOC pondère une plus grande quantité d'activités et mesure aussi la sensibilité écologique à partir d'un indice synthétique (Sessego et Hébel, 2019).

22. Certains travaux de L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS, notamment ceux de Daniel Orfeuill) semblent montrer l'existence d'effets inverses : n'ayant pas besoin d'aller loin pour se détendre et accéder à la nature, beaucoup de banlieusards pollueraient moins que les urbains intra-muros, en profitant de leur jardin notamment le week-end. Cet effet dit « barbecue » n'agit cependant que ponctuellement et pour un groupe limité de pratiques, car la voiture utilisée couramment reste nécessaire dans les espaces peu denses ou zonés pour la grande majorité des besoins ordinaires hors loisirs. La portée de cet effet a été critiquée sur la base de données empiriques par Sébastien Munafò (2017). Cela dit, les urbains de classes moyenne-supérieure habitant des écoquartiers peuvent « brûler », par leurs nombreux voyages en avion, l'oxygène économisé du fait de leur situation résidentielle et de leurs pratiques vertueuses du vélo pour les trajets de proximité (Raineau, 2009).

23. Source : INSEE (2019) selon des données de 2014-15. Ajoutons que 39 % des fils d'ouvriers qualifiés sont en ascension sociale forte, dont 1/3 très forte (cadres supérieurs et professions libérales) ; données à peu près stables depuis 25 ans.

24. Dans beaucoup de pays tels que la France, la résidence des couples reste largement matrilocale. Dans l'une de nos enquêtes quantitatives, il est apparu que la moitié de la population française habitait à moins de deux heures des parents et que, parmi ces derniers, les deux tiers les voyaient chaque semaine. C'est à 30-40 ans (lorsque les enfants de troisième génération sont jeunes) et à 55-65 ans (lorsque les parents sont très vieux) que les visites, surtout réalisées par des femmes, sont les plus nombreuses.

25. Dans un entretien accordé, au début des années 1980, à l'émission de télévision *Océaniques*.

RÉSUMÉS

Beaucoup d'auteurs considèrent le changement des modes de vie, vers plus de « durabilité », comme une condition essentielle de la transition écologique. Mais une définition claire du vocable de mode de vie, souvent confondu avec celui de style de vie, n'est jamais donnée. Or, la distinction de ces vocables est importante pour comprendre les diverses contraintes qui rigidifient la vie quotidienne et conduisent à l'inefficacité des projets de réforme écologique de la consommation et des usages ordinaires. Cet article explique pourquoi, et montre que le niveau d'analyse des genres de vie permettrait une action publique mieux ciblée au plan catégoriel et donc un changement écologique des pratiques plus acceptables socialement.

Many authors consider the change of ways of life, towards more “sustainability”, as an essential condition for ecological transition. But a clear definition of the term ways of life, often confused with the word lifestyle, is never given. However, the distinction between these terms is important for understanding the various constraints that rigidify daily life and lead to the ineffectiveness of ecological reform projects for consumption and ordinary uses. This paper explains why, and shows that the level of analysis of the kinds of life would allow a better targeted public action at the categorical level and therefore an ecological change of practices more socially acceptable.

INDEX

Mots-clés : consommation, genres de vie, mode de vie, socioécologie, styles de vie, usages ordinaires, vie quotidienne

Keywords : consumption, kinds of life, ways of life, socioecology, lifestyle, ordinary uses, daily life

AUTEUR

SALVADOR JUAN

CERReV, université de Caen Normandie, France, courriel : salvador.juan@unicaen.fr