



**HAL**  
open science

## L'envers des écogestes

Sophie Dubuisson-Quellier

► **To cite this version:**

| Sophie Dubuisson-Quellier. L'envers des écogestes. Revue Projet, 2024, 3 (400), pp.49-53. <hal-04616723>

**HAL Id: hal-04616723**

**<https://sciencespo.hal.science/hal-04616723v1>**

Submitted on 19 Jun 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License

Autrice : Sophie Dubuisson-Quellier, sociologue au Centre de sociologie des organisations (CSO), CNRS, Paris, France.

Contact : [sophie.dubuissonquellier@sciencespo.fr](mailto:sophie.dubuissonquellier@sciencespo.fr)

Publié dans la Revue *Projet*, Juin 2024 :

<https://www.revue-projet.com/articles/2024-06-dubuisson-quellier-l-envers-des-ecogestes/11301>

# L'envers des écogestes

**Individus responsables. L'envers d'une évidence**

**Transformation sociale. Les limites des petits gestes**

« *La transition écologique viendra des changements de comportements individuels* », veut croire un discours en vogue. D'apparence évidente, la formule méconnaît les mécanismes réels de transformation sociale. L'exemple de l'usage de la voiture.

Sophie Dubuisson-Quellier

Parmi les solutions identifiées pour résoudre la crise climatique, les changements de comportements individuels figurent en bonne place aux côtés des visées plus technicistes misant sur l'innovation pour décarboner nos sociétés. On retrouve cette approche comportementale au cœur de l'expertise du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec), des négociations internationales pour le climat, mais aussi dans les politiques publiques et les interventions des ONG.

Les changements de comportements individuels ont d'abord été promus par le mouvement écologiste à la fin des années 1990. Plusieurs associations ont alors développé des actions pour responsabiliser les individus face à leurs contributions aux désordres environnementaux, en leur demandant de changer leurs habitudes de vie ou leurs modes de consommation. Cette optique est également très présente lors des Conférences des Parties (COP), où les pays du Sud pointent du doigt la responsabilité disproportionnée des pays du Nord dans l'émission de gaz à effet de serre (GES) en raison de leurs modes de vie. La mise en avant d'une responsabilité des individus a enfin beaucoup à voir avec le développement d'outils permettant de rapporter des niveaux d'émissions globaux à des pays, puis à leurs habitants, ou encore à celui de calculateurs proposés aux individus pour qu'ils mesurent leur propre empreinte carbone.

*Les médias traitent souvent de la crise climatique par le prisme de la responsabilité individuelle.*

De leur côté, les traitements médiatiques de la crise climatique ont privilégié un cadrage par la responsabilité individuelle, avec l'argument de proposer des sujets plus proches des audiences. Enfin, les pouvoirs publics ont largement adopté des modes d'intervention ciblant les individus, depuis les

slogans sur les « petits gestes », jusqu'aux différents outils du gouvernement des conduites, tels que les incitations économiques, les *nudges*<sup>1</sup>, les signaux-prix et les campagnes.

Ces perspectives ont ouvert la voie au déploiement de dispositifs – d'abord portés par le secteur associatif et aujourd'hui réinvestis de manière plus lucrative par des opérateurs privés de la communication et du conseil – visant à sensibiliser les individus à la problématique du changement climatique, mais aussi à leurs propres capacités à agir « à leur niveau ». Par conséquent, la nécessité de changer les comportements pour décarboner nos sociétés fait largement consensus. Au point qu'il n'est pas évident de remettre en cause ce qui apparaît comme un truisme.

*Les injonctions aux « petits gestes », en monopolisant les énergies, peuvent contribuer à l'inaction.*

## Choix ou contraintes ?

Il est néanmoins indispensable de le faire, au moins pour deux raisons. La première est qu'après plus de vingt ans de démarches en ce sens, force est de reconnaître qu'elles n'ont pas porté les fruits escomptés. La seconde est que ces injonctions et interventions, en monopolisant énergies et ressources dans une voie qui pourrait bien être une impasse, peuvent aussi contribuer, malgré elles, à l'inaction.

Revenons d'abord sur ce qui ne fonctionne pas : ces actions sont parvenues à produire quelques changements de comportements, mais pas chez tout le monde. Par ailleurs, les évolutions de quelques-uns ne sont pas parvenues à faire changer la société. Au regard des connaissances développées par les sciences sociales, cela s'explique assez bien.

Sur quelles hypothèses reposent ces visions du changement social en termes de changements de comportements ? Une première considère les modes de vie comme des séries de choix qui s'offrent aux individus : prendre ou pas sa voiture, manger de la viande ou des protéines végétales, partir en vacances en avion, renouveler son téléphone. Une deuxième pose que, s'ils sont bien informés des conséquences de ces choix, les individus en feront de meilleurs : ils convient donc de les sensibiliser aux enjeux climatiques pour qu'ils changent leurs habitudes.

Enfin, la dernière hypothèse considère que ces nouveaux comportements changeront la société et réduiront les émissions de GES, les premiers convaincus contribuant à convaincre progressivement la masse. Ainsi, comme l'usage de la voiture individuelle thermique est très néfaste pour le climat, il faut choisir une autre forme de mobilité : plus les individus seront nombreux à le faire, plus le niveau d'émissions baissera. Soit. Dans la réalité, certains ont renoncé à la voiture thermique, mais pas la majorité. On pourrait objecter que les autres individus résistent, n'ont rien compris, sont réfractaires, peut-être même climatosceptiques.

En réalité, cette vision du changement social imagine une société parfaitement fluide, qui se recompose mécaniquement à mesure que les individus changent de comportements. Selon ce récit, les investissements et circuits financiers, les équipements et emplois industriels, les infrastructures routières, les aménagements du territoire se redessinent de manière un peu magique, au gré du comportement automobile des individus. Or ce ne sont bien évidemment pas (que) les individus qui résistent, mais bien plutôt les agencements sociotechniques, les conditions sociales et les

---

<sup>1</sup> Les *nudges* sont des outils conçus pour modifier nos comportements au quotidien, sous la forme d'une incitation discrète. Par exemple, les autocollants rappelant aux utilisateurs d'éteindre la lumière en sortant d'une pièce.

organisations économiques et politiques de nos sociétés. Les verrouillages sont éminemment plus coûteux de ce côté-ci, puisqu'ils vont entraver des changements de comportements.

En effet, les sociétés ne sont pas fluides. Elles ne sont pas davantage la somme des comportements individuels<sup>2</sup>. Elles sont forgées par trois mécanismes extrêmement puissants et contraignants. Le premier concerne la formation des institutions. Si les sociétés ne sont pas la somme des parties, c'est précisément parce qu'elles sont constituées d'institutions qui correspondent à la sédimentation des comportements passés. Ces institutions forgent désormais les référents pour les comportements légitimes ou acceptables, parce qu'elles sont incarnées dans des règles, des instruments, des savoirs, des organisations, de la matérialité qui prescrivent les actions et les décisions.

*Les sociétés ne sont pas la somme des comportements individuels.*

*Il faut agir sur les institutions qui maintiennent les comportements à proscrire.*

La mobilité automobile, par exemple, est devenue une institution dans des sociétés qui ont soutenu l'industrie *ad hoc*, aménagé le territoire à partir d'un dense réseau routier, favorisé fiscalement l'usage du diesel, encouragé le rachat de véhicules neufs par des primes à la casse et valorisé socialement la propriété d'un véhicule. Il a fallu toutes ces évolutions pour que la mobilité automobile s'institue – et non pas l'accumulation des usages. Ainsi, pour que des changements de comportements se pérennisent, il ne suffit pas qu'ils se multiplient : il faut qu'ils s'institutionnalisent dans des cadres collectifs qui vont devenir prescriptifs. L'enjeu est également d'agir sur les institutions qui maintiennent les comportements qu'il s'agit dès lors de proscrire.

*Les changements de comportements doivent, pour être pérennes, s'institutionnaliser dans des cadres collectifs.*

## Sentiers de dépendance

Le deuxième mécanisme est lié au précédent. Il concerne les sentiers de dépendance de nos sociétés. Celles-ci ont une histoire longue et des effets d'inertie qui font que chaque décision dépend des décisions précédentes et de leurs effets. Ainsi, nos modes de vie actuels sont moins des choix qui s'ouvrent à chaque moment que la résultante de ces sentiers de dépendance. On peut ainsi considérer que chacun est libre ou pas de prendre sa voiture ou de préférer un mode de déplacement moins carboné, mais il est plus raisonnable de considérer que nos sociétés, par l'aménagement du territoire, les politiques industrielles de l'énergie et de l'automobile, les politiques du logement ou encore l'organisation du marché du foncier ont produit une forte dépendance des individus à l'automobile.

*Les décisions des organisations collectives sont plus en mesure d'emmener des changements individuels que l'inverse.*

---

<sup>2</sup> Sophie Dubuisson-Quellier, "How does affluent consumption come to consumers? A research agenda for exploring the foundations and lock-ins of affluent consumption", *Consumption and society*, n°1, vol. 1, 2022.

Il paraît donc illusoire de considérer que les individus seuls vont parvenir à s'extraire de la dépendance à la voiture, comme si celle-ci était une brique parmi d'autres. Diminuer la mobilité automobile implique de repenser totalement la mobilité individuelle dans nos modes d'organisation collectifs et dans nos vies en tant que consommateur, travailleur, citoyen, contribuable, parent. Si on élargit cela au transport de marchandises, il faut repenser la mondialisation et la spécialisation territoriale.

Il est clair que les individus, sans pour autant qu'ils soient dédouanés de leur responsabilité d'agir, ne sont pas en capacité de porter de telles transformations institutionnelles, qui nécessitent des interventions publiques et des réorganisations des secteurs économiques. La question n'est donc pas de trancher entre la responsabilité de l'individu et du collectif, il est évident qu'elle incombe aux deux. Il s'agit plutôt de considérer que les décisions portées par les organisations collectives, celles des pouvoirs publics, des entreprises, sont plus en mesure de produire des changements individuels parce qu'elles en organisent les conditions sociales.

Ceci nous conduit au troisième mécanisme lié au fait que les sociétés sont stratifiées socialement – autrement dit, construites sur de profondes inégalités. Sur la question climatique, ces inégalités se manifestent de trois façons. Les individus ont d'inégales contributions aux émissions de GES, selon leurs revenus mais aussi leurs conditions de vie. Plus les individus habitent loin d'infrastructures de transport public, plus ils sont éloignés des zones d'activités économiques en raison du coût du foncier, plus ils doivent utiliser leur voiture<sup>3</sup>. Les modes de vie ne sont plus ici des choix, mais des comportements prescrits par les arrangements socio-économiques. Un deuxième type d'inégalités tient aux expositions aux effets du changement climatique, les plus pauvres étant affectés de manière disproportionnée par la pollution et les risques climatiques du fait de leur lieu d'habitat. Enfin, le troisième type d'inégalités a trait aux inégalités d'effort pour la transition. La plupart des changements attendus des individus sont souvent assortis de coûts plus élevés pour la partie de la population qui ne dispose pas de trésorerie pour consentir aux investissements (par exemple l'achat d'un véhicule électrique) ou n'ont pas accès à des alternatives (transports publics), ou parce que certaines mesures ont des effets régressifs (fiscalité sur les carburants).

Si les politiques de transition tendent à envisager des mesures d'accompagnement pour rééquilibrer ces coûts (comme l'aide à la pompe), celles-ci peuvent envoyer des signaux contradictoires et maintenir dans une dépendance aux comportements carbonés. Ces inégalités sont de puissants obstacles à la transition qu'il conviendrait de lever par des politiques de mise à niveau ou finançant les accès aux comportements décarbonés.

Par conséquent, les approches exclusivement ciblées sur les changements de comportements, en faisant des hypothèses peu compatibles avec les connaissances que nous avons du changement social, présentent un double risque : elles sont inefficaces pour transformer la société, et peuvent même l'enfermer dans un *statu quo*.

#### **Pour aller + loin**

- Jean-Baptiste Comby et Sophie Dubuisson-Quellier (dir.), *Mobilisations écologiques*, PUF, 2023.
- Sophie Dubuisson-Quellier (dir.), *Gouverner les conduites*, Presses de Sciences Po, 2016.
- Jean-Baptiste Comby, *La question climatique. Genèse et dépolitisation d'un problème public*, Raisons d'agir, 2015.

---

<sup>3</sup> Antonin Pottier, Emmanuel Combet, Jean-Michel Cayla, Simona de Lauretis et Franck Nadaud, « Qui émet du CO2 ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », Revue de l'OFCE, n°169, vol. 5, 2020.