

Source : <http://www.internetactu.net/a-lire-ailleurs/transition-ecologique-nous-ne-pouvons-pas-seulement-la-faire-nous-memes/>

Téléchargement 08 07 2018

# Transition écologique : nous ne pouvons pas (seulement) la faire nous-mêmes !

Par Hubert Guillaud – 06 07 2018

Comment mener une vie plus durable ? Cette question génère beaucoup de débats sur ce que les individus peuvent faire pour combattre le changement climatique. Bien souvent, les réponses adressent surtout les individus, leur demandant d'adopter des comportements plus responsables, comme d'acheter localement, d'isoler leurs maisons ou de prendre leur vélo plutôt que la voiture... « *Mais ces réponses individuelles posent la question de leur efficacité face à un changement de comportement qui nécessite d'être systémique* », explique [Kris de Decker sur Low-Tech Magazine \(@lowtechmagazine\)](#).



Les politiques publiques de lutte contre le changement climatique, elles, sont de trois ordres : des politiques de décarbonisation (encouragement aux sources d'énergie renouvelable, aux voitures électriques...), d'efficacité énergétique (amélioration du rapport énergétique des appareils, véhicules, bâtiments...) et de changement comportemental (promotion de comportements plus durables). Les deux premières visent à rendre les modes de consommation existants moins gourmands en ressources, mais trop souvent en ne reposant que sur l'innovation technique, elles oublient l'accompagnement social, ce qui explique qu'elles n'aient pas conduit à une diminution significative des émissions de CO<sub>2</sub> ou de demande énergétique. Les progrès en matière d'efficacité énergétique ne tiennent pas compte des nouvelles habitudes de consommation et de [l'effet rebond](#). De même, le développement des énergies renouvelables n'a pas conduit à une décarbonisation des infrastructures énergétiques [car la demande énergétique augmente plus vite que le développement des sources d'énergie renouvelables](#). Pour Kris de Decker, cela souligne qu'il faut plus se concentrer sur le changement social. Si nous voulons que les politiques d'amélioration de l'efficacité énergétique et de décarbonisation soient efficaces, elles doivent être combinées à l'innovation sociale : d'où l'importance des politiques de changement de comportements !

Si les instruments du changement de comportement sont nombreux, ils relèvent pour la plupart de la

carotte ou du bâton, quand ce n'est pas du sermon. Mais ces instruments (incitations économiques, normes et réglementations, information...) reposent sur une vision des individus comme des êtres rationnels : les gens s'engageraient dans un comportement pro-environnemental pour des raisons intéressées (parce que c'est agréable ou que cela leur fait économiser de l'argent) ou pour des raisons normatives. Mais nombres d'actions génèrent un conflit entre ces deux visions : le comportement pro-environnemental est souvent considéré comme moins rentable, moins agréable ou plus long, d'où parfois une inadéquation entre ce que les gens pensent et ce que les gens font réellement. Pour y répondre, on peut diminuer le coût des actions pro-environnementales ou augmenter le coût des actions nuisibles à la planète. Ou encore, renforcer les comportements normatifs.

Reste que les résultats de ces politiques de changement de comportement ont jusqu'à présent été plutôt limités et décevants. Le problème, estime Kris de Decker, c'est que ces politiques de changement comportemental sont basées sur le constat que ce que font les gens relève essentiellement d'une question de choix individuel. Mais, le fait que la plupart des gens mangent de la viande, conduisent des voitures ou sont connectés au réseau électrique n'est pas qu'une question de choix : les gens sont en fait enfermés dans des modes de vie insoutenables. Ce qu'ils font est conditionné, facilité et contraint par les normes sociales, les politiques publiques, les infrastructures, les technologies, le marché, la culture... En tant qu'individu, on peut par exemple acheter un vélo, mais nous ne pouvons pas développer l'infrastructure cyclable. Si les Danois ou les Néerlandais utilisent plus le vélo que d'autre, ce n'est pas tant parce qu'ils sont plus soucieux de l'environnement que d'autres, c'est d'abord parce qu'ils ont une excellente infrastructure cyclable, parce qu'il est socialement acceptable de se déplacer à vélo et parce que les automobilistes sont très respectueux des vélos et ce d'autant que l'automobiliste est toujours considéré comme responsable en cas d'accident, même si c'est le cycliste qui a commis une erreur. Or, sans cette infrastructure de soutien, on constate qu'il est plus difficile d'amener un grand nombre de personnes à pratiquer le vélo... De même, les particuliers n'ont pas le loisir de modifier les débits de l'internet ou de diminuer l'apport énergétique de la centrale électrique dont ils dépendent. *« Si les individus peuvent faire des choix individuels pro-environnementaux basés sur leurs valeurs et attitudes, et inspirer les autres... ils n'ont pas la possibilité d'agir sur les structures qui facilitent ou limitent leurs options »*. Les politiques comportementales renvoient les individus à leur responsabilité et culpabilité, exonérant les responsabilités politiques et économiques des institutions et des acteurs économiques, au risque de rendre ces politiques plus dissuasives qu'autre chose : les mangeurs de viande ou les automobilistes sont pointés du doigt sans qu'on interroge le système d'alimentation ou les infrastructures qui favorisent ces comportements. Mettre l'accent sur le changement de comportement individuel tient donc bien plus d'une position politique qu'autre chose.

Une autre façon de regarder les choses consiste donc à ne pas se focaliser sur les individus et leurs choix, mais sur l'organisation sociale des pratiques quotidiennes : comme la cuisine (par exemple, en luttant contre [le fléau de déchets que génère les repas à emporter](#) ou [en réintroduisant des systèmes de consigne](#)), le lavage, les déplacements... Cela signifie s'attaquer à la fois à ce qui rend par exemple la pratique automobile possible (voitures, routes, parkings, stations à essence...) et à leur signification sociale... L'action publique peut alors se déplacer, par exemple, les publicités automobiles promeuvent toutes la liberté individuelle et sont bien plus nombreuses que les promotions du cyclisme. De même, développer des routes cyclables ou limiter l'usage de la voiture est une autre action publique sur les infrastructures qui modifient la situation. Pour Kris de Decker, rien ne bougera si on n'adresse pas les problèmes de façon plus systémique qu'individuelle. *« Les politiques de*

*changement individuel ont les mêmes lacunes que les stratégies qui prônent l'efficacité ou l'innovation. Elles ne remettent pas en cause les infrastructures ou les conventions sociales qui ne sont pas soutenables* ». Tout comme le recyclage des ordures ne remet pas en cause la production de déchets (voir, au contraire, le légitime), « *les politiques de changement de comportement renforcent le statu quo* ». L'innovation sociétale pertinente en terme de durabilité est celle qui s'installe de manière systémique dans tous les domaines du quotidien. Pour Kris de Decker, nous devons imaginer à quoi devrait ressembler la « nouvelle normalité » d'un monde durable au quotidien. Le changement social consiste à transformer ce que l'on considère comme normal. Nous y sommes plutôt bien parvenus en ce qui concerne la cigarette ou le port de la ceinture de sécurité, et ce très rapidement et même radicalement. Une politique durable et systémique nécessite de passer de « comment changer les comportements des individus » à « comment changer le fonctionnement de la société », ce qui conduit à des interventions radicalement différentes. C'est en changeant nos infrastructures de vies, les objectifs des institutions et des entreprises qui les façonnent, les conventions culturelles qui les soutiennent que les comportements individuels changeront à leur tour ! Pas l'inverse.