



HAL
open science

Usages de l'énergie et mobilité: la temporalité heurtée des organisations quotidiennes

Margot Pellegrino, Olivier Bonin, Coninck, F De, Nadine Roudil

► **To cite this version:**

Margot Pellegrino, Olivier Bonin, Coninck, F De, Nadine Roudil. Usages de l'énergie et mobilité: la temporalité heurtée des organisations quotidiennes. Journées internationales de sociologie de l'énergie, Jul 2015, Tours, France. hal-01205802

HAL Id: hal-01205802

<https://hal.science/hal-01205802>

Submitted on 30 May 2023

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.

Acting on energy consumption related to urban mobility and housing means to know and to understand the organization of the daily lives of individuals, the space designed by mobility, their relation with equipment, their way of living in the dwelling. It is particularly necessary to identify, on a day-to-day basis, the reasons for changes in practices leading –largely indirectly and unintentionally– to greater

or lower energy consumption (e.g. changes in the household composition, in supply of transport and services...).

Recent researches on sociology of energy address energy consumption as a set of practices, whose investigation requires transverse and interdisciplinary approaches. Therefore, the energy demand is a social construction structured by norms and conventions and depending on *habitus*, cultural models and distinctive social practices that govern the everyday life. By shifting the focus to the energy behavior of individuals or groups, sociological, anthropological and geographical approaches carry out studies involving residential practices, lifestyle, energy consumption and mobility.

This contribution presents the results of a qualitative survey (i.e. semi-structured interviews), carried out in 2013-2014 within 34 households in two towns of the Ile de France region. The aim was to understand better their practices of mobility and use of energy, to question the place of environmental issues (environmental awareness, "green" gestures, sustainable choices) in their speeches and actions and to identify resistances or adaptation dynamics in their lifestyles.

Concerning the ability of households to act on and modify their uses of energy through their mobility or their domestic experiences, it is possible to observe that it is very low in the short term. This is, in part, the effect of *habitus* and standards. This is also the effect of a cognitive day-to-day economy. Once the households have found a way of doing that keeps them satisfied, they do not wish to question it at any time. But it is also the effect of how the available instrumentation and control modes are developed and installed in the dwelling. This makes it sometimes difficult to gradually change practices, forcing the households to abrupt and important modifications taking part during important biographical transitions and allowing consistently different organizations in lifestyles.

In both practices patterns –mobility and energy uses– is it therefore possible to observe a short-term and strongly conservative approach, with a stable anchorage in lifestyles claimed by the households. In return, most of the changes take place on the occasion of breaking points: move to another dwelling, birth of a child, renovation, etc. This hiatus between two opposite temporal registers is accentuated by the devices within reach of households that do not allow them to change their practices gradually.

In both practices patterns –mobility and energy uses– is it therefore possible to observe a short-term and strongly conservative approach, with a stable anchorage in lifestyles claimed by the households. In return, most of the changes take place on the occasion of breaking points: move to another dwelling, birth of a child, renovation, etc. This hiatus between two opposite temporal registers is accentuated by the devices within reach of households that do not allow them to change their practices gradually.

Bonin Olivier

De Coninck Frédéric

Université Paris Est/LVMT

Pellegrino Margot

Université Paris Est/LAB'URBA

Roudil Nadine

Université Paris Est/Centre Scientifique
et Technique du Bâtiment

USAGES DE L'ÉNERGIE ET MOBILITÉ : LA TEMPORALITÉ HEURTÉE DES ORGANISATIONS QUOTIDIENNES

ENERGY USES AND MOBILITY: THE BROKEN TEMPORALITY OF DAILY ORGANIZATIONS

Depuis les années 1980, un ensemble de travaux a contribué à construire une sociologie de l'énergie. En dépassant l'analyse des comportements individuels en vogue dans les années 1980 et 1990, les recherches les plus actuelles (Desjeux, 2006; Zelem, 2010, Beslay, Zelem, 2015)¹ abordent la consommation énergétique comme un ensemble de pratiques, dont l'identification impose des approches transversales (Lutzenhiser et Gossard, 2000)². Dès lors, la demande d'énergie devient une construction sociale structurée par des normes et des conventions (Shove et al., 2012)³. Ces travaux rejoignent alors ceux portant sur les pratiques résidentielles réalisés depuis les années 1960 (Haumont, 2001; Segaud, 2010; Authier et al., 2001)⁴, dont les résultats montrent que le rapport résidentiel des individus et des groupes (et en conséquence leur consommation énergétique domestique) s'inscrit dans une construction sociale qui relève des *habitus*, des modèles culturels, ou des pratiques sociales plus ou moins distinctives qui régissent leur quotidien (Pellegrino, 2013)⁵. En déplaçant le focus vers le comportement énergétique des individus ou des groupes, les approches sociologiques, anthropologiques et géographiques développent des travaux associant les pratiques résidentielles (de Coninck et al, 2008)⁶ aux modes de vie, aux consommations énergétiques et aux pratiques de mobilité (Bonin et Garreton, 2012)⁷.

Les résultats de la plupart de ces études montrent, d'un côté, l'extrême flexibilité, sur la longue période, des modes de vie au cours du cycle de vie du ménage (du plus jeune âge à l'âge adulte, jusqu'au départ des enfants du domicile parental, Lévy et al., 2014⁸). De l'autre côté, ils montrent la résistance de ces modes de vie face à des événements ou à des facteurs ponctuels comme les innovations technologiques ou bien les transformations du contexte urbain sur des périodes plus courtes.

C'est ce paradoxe temporel : flexibilité sur le long terme, rigidité sur le court terme, que nous voulons explorer ici, en identifiant les moments de bifurcation où les changements de pratiques se jouent et les dispositifs où la rigidité s'ancre. Cette exploration revêt un caractère stratégique particulier à l'heure où pour nombre de politiques publiques ayant trait à la transition énergétique, l'évolution des pratiques individuelles reste une boîte noire. Nous nous centrerons, pour ce faire, sur deux pratiques à fort impact : les pratiques de mobilité et l'usage de l'énergie dans le logement.

Présentation de l'étude

Les présents résultats proviennent d'une enquête reposant sur 34 entretiens qualitatifs, réalisés dans deux communes de l'est francilien, qui avait pour objectifs de mieux comprendre les pratiques de mobilité et d'usage de l'énergie des ménages, d'interroger la place des questions environnementales (conscience écologique, gestes « verts », choix durables) dans leurs discours et actions, ainsi que d'identifier les résistances et dynamiques d'évolution de leurs modes de vie.

Mobilité : un quotidien contraint; des mutations à l'occasion de réorganisations majeures du quotidien

Les récits spontanés des personnes enquêtées font ressortir immédiatement à quel point les stratégies de mobilité sont dépendantes d'une organisation quotidienne complexe et tendue. La simplicité des trajets, les temps, les distances et les coûts sont autant de contraintes que les ménages prennent en compte pour organiser leur logistique du quotidien. La conscience des impératifs du développement durable est présente, mais incapable de contrebalancer l'ensemble des autres facteurs.

« J'y vais en voiture, [...] j'essaye de concilier à la fois la vie professionnelle et la vie de mère seule au foyer, [...] j'essaye de perdre le moins de temps possible, et j'avoue que cela n'est pas du tout écolo [...] C'est pour l'aspect pratique, je ne rentre pas forcément directement, je fais deux, trois courses en centre-ville, ce qui me permet de gagner beaucoup de temps. » (Femme seule avec des enfants en bas âge).

Les horaires de fins de journée sont minutés : « Je vais au travail, je prends la voiture et je vais travailler à Champigny sur Marne, je termine ma journée à 3 h 30, il ne faut pas que je perde de temps, il faut que je sois à 4 h 30 à l'école, j'arrive

à la maison, je dépose la voiture et je vais chercher ma fille à l'école. (...) Il faut 45 minutes, c'est à 28 km d'ici » (Femme vivant en couple; son conjoint accompagne sa fille le matin, elle va la chercher en fin de journée).

L'organisation des mobilités résulte d'un travail propre à chaque ménage. Chaque journée est le résultat d'une optimisation assez fine. Sur le court terme, l'ensemble des comportements de mobilité apparaît globalement assez conservateur. De fait, l'organisation des mobilités et les modes de vies sont rarement remis en cause. Les choix modaux sont raisonnés et ont souvent fait l'objet d'expérimentations.

« Jamais la voiture, j'ai renoncé, l'A4... Le RER est horrible, mais la voiture est pire, si vous y allez après 5 h du matin, il faut mettre 3 h pour aller à Paris, je laisse la voiture à ma femme. (...) Je conduis localement, mais dans Paris, je suis très content de prendre le métro, se garer c'est infect, la voiture est un handicap pour moi à Paris. » (Homme vivant en couple, sans enfant en bas âge).

Les territoires que nous avons étudiés permettent d'arbitrer entre voiture et transports en commun. Les gares de RER sont accessibles. D'importants efforts sont accomplis pour développer le réseau cyclable et les cheminements piétons. Mais l'essentiel des choix modaux est effectué à l'occasion du déménagement qui marque l'arrivée dans un nouveau lieu. On choisit tel lieu pour les possibilités qu'il offre.

« On habite à [...], volontairement, il faut qu'on ait le RER accessible à pied, c'est le seul quartier qui a le RER accessible à pied, après il faut prendre le RER ou le bus et cela rajoute. » (Homme vivant en couple).

Le choix de l'organisation des mobilités, une fois effectué, est relativement immuable. Plutôt qu'une réorganisation des modes de vie, c'est un déménagement qui est envisagé lorsque les désagréments liés à la mobilité deviennent trop importants.

« Je pense que de toute façon c'est sûr qu'on ne restera pas à [...]. Il n'y a pas assez de possibilités d'avoir des activités un peu sans prendre la voiture, [...] et on est un peu dépendant des transports qui ne sont pas forcément agréables » (Femme vivant en couple).

Les bifurcations se jouent donc autour d'un déménagement. Elles se jouent également à l'occasion de l'arrivée d'un enfant. C'est souvent l'occasion, comme cela a été souvent documenté, de « basculer » vers l'usage de la voiture. Mais cela peut provoquer des réorganisations plus importantes.

« Je suis arrivée en avril 2009, je travaillais sur Paris, j'avais un très bon poste, une très bonne boîte et lorsque j'ai eu mon deuxième enfant, je ne me voyais refaire encore tous ces transports, pourtant c'était la ligne directe [...] mais pour mes enfants pour pouvoir les voir, comme il y a toujours des problèmes de transport, j'ai préféré arrêter, j'ai cherché quelque chose d'autre, sur place, et je suis partie ». (Femme vivant en couple et ayant deux enfants en bas âge).

Le type d'aménagement des territoires enquêtés accentue cette sorte de tout ou rien, qui fait que seules des ruptures majeures semblent de nature à modifier les pratiques de mobilité des ménages. En effet, dans ces territoires, les deux échelles du très local et du régional sont privilégiées : développement d'un réseau cyclable, tant à vocation récréative qu'utilitaire, et rabattements vers le RER qui dessert rapidement le reste de l'agglomération. Or, la plupart des bassins de vie se déploient à des échelles intermédiaires entre la commune et l'agglomération, échelles auxquelles précisément l'automobile est particulièrement performante, et auxquelles les territoires offrent peu d'alternatives innovantes à la voiture. Des changements graduels des pratiques supposeraient que les mobilités puissent, elles aussi, se construire graduellement, ce qui n'est guère envisageable en ces lieux.

Les usages de l'énergie dans le logement

Les entretiens font certes émerger des profils de ménages extrêmes : soit très peu, soit, au contraire, très concernés par les enjeux écologiques. Mais la très grande majorité des ménages n'est pas positionnée de manière aussi marquée. Ces ménages prennent en compte leur consommation d'énergie comme un enjeu (en tout premier lieu pour des questions financières), mais ils ne sont pas prêts à se mobiliser de manière continue pour cet enjeu.

Au sein de cette population majoritaire, on retrouve l'impression de pratiques ancrées et peu flexibles que l'on avait eue en étudiant les questions de mobilité. Les deux extraits d'entretien ci-dessus, pour contrastés qu'ils soient, montrent bien que l'on parle d'habitudes de long terme :

« On est bien chauffé, pour vous dire, en hiver on est en t-shirt, il doit faire 22, 23 degrés l'hiver à la maison, parce que j'ai du mal à mettre un pull chez moi, on a du mal à mettre un pull à la maison ».

« On n'a pas essayé de faire des économies, c'est notre mode de vie qui veut cela en fait, donc on n'a pas l'impression de faire attention, c'est notre façon de vivre, ne pas avoir de chauffage, et préférer mettre un pull plutôt que mettre le chauffage à fond, c'est notre façon de faire. »

Les thermostats destinés à réguler la température dans le logement sont utilisés... s'ils fonctionnent. S'ils ne fonctionnent pas, les ménages se découragent et laissent faire : « Cela met du temps à chauffer, c'est soit trop chaud, soit trop froid, cela consomme et cela coûte cher, il y a sûrement mieux, on n'est sûrement pas optimisé », déclare un homme, mais il ne sait pas trop quoi faire face à cette situation. Un autre déclare, à propos du thermostat toujours : « il y a cet appareil qui ne marche pas, donc on ne le touche pas ».

Changer là aussi suppose de s'investir fortement, pour une durée limitée, soit en faisant intervenir quelqu'un qui va venir régler le chauffage et « on a galéré à le régler, c'est un peu complexe comme truc et du coup on ne veut plus le toucher »; soit en faisant des travaux. Dans ce cas, que ce soit au moment de l'emménagement ou plus tard, la question de la consommation d'énergie est bien présente : « On a fait des travaux à l'intérieur, dit un interviewé sans doute plus qualifié que la moyenne pour intervenir sur son propre logement, j'ai posé des fenêtres en double vitrage, c'est un chauffage électrique, donc j'ai fait une installation d'un appareil au centre qui contrôle les différents appareils pour faire des économies d'énergie ». Mais des personnes moins expertes vont, malgré tout, considérer qu'elles peuvent agir sur leur consommation au travers de travaux qui représentent des investissements en argent, mais également en temps, ponctuels.

Il est plus courant, chez les personnes interrogées, de se poser la question de leur consommation d'énergie au travers d'interventions de courte durée, mais de longue portée dans le temps, plutôt qu'au travers de leurs pratiques quotidiennes. Dans le quotidien, c'est la cohérence des pratiques avec un mode de vie global dans lequel on évolue confortablement qui prévaut.

Si on veut, dans ce domaine comme dans celui de la mobilité, faciliter des évolutions plus graduelles, cela imposerait de mettre à disposition des ménages des outils de suivi et de régulation de leur consommation d'énergie, beaucoup plus robustes et munis d'interfaces beaucoup plus intuitives que ceux qui existent aujourd'hui.

Conclusion

Si l'on revient sur la capacité des ménages à agir sur leurs usages de l'énergie, au travers de leur mobilité ou de leur vécu domestique, on voit que cette capacité est très faible sur le court terme. C'est, en partie, l'effet des habitus et des normes dont nous parlions en introduction. C'est, également, l'effet d'une économie cognitive du quotidien : une fois que les ménages ont trouvé des modes de faire satisfaisants, ils ne souhaitent pas les remettre en question à tout propos.

Mais c'est également l'effet de modes d'aménagement ou de modes d'instrumentation et de régulation à disposition des ménages, qui rendent difficiles des changements graduels et qui obligent à se mobiliser, sur de courtes périodes de temps, dans le cadre de transitions biographiques importantes, pour envisager des organisations différentes.

1. Desjeux D., *La consommation*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je? », 2006.

Zelem M.-C., *Politique de maîtrise de la demande d'énergie et résistances au changement. Une approche socio-anthropologique*, L'Harmattan, coll. Logiques sociales, 2010.

Beslay C., Zelem M.-C., *La sociologie de l'énergie. Gouvernance de l'action publique, pratiques sociales et outils du changement*, Paris, Ed CNRS. Collection Alpha, 2015.

2. Lutzenhiser, L., Gossard, M. H., *Lifestyle, status and energy consumption, Proceedings, American council for an energy efficient economy*, Washington, DC: ACEEE Press, 2000.

3. Shove E., Pantzar, M., Watson, M. *The dynamics of social practice: everyday life and how it changes*. London: Sage, 2012.

4. Haumont N. *Les Pavillonnaires*, Paris L'Harmattan, coll. Habitat et Sociétés, réédition 2001.

Segaud M., *Anthropologie de l'espace, Habiter, Fonder, Distribuer, Transformer*, Paris, Armand Colin, 2010.

Authier J.-Y., Bensoussan B., Grafmeyer Y., Lévy J.P., Lévy-Vroelant C., *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris, Anthropos, coll. Villes, 2010.

5. Pellegrino M., « A passage to India. La consommation énergétique : du confort thermique aux statuts sociaux », in *Vertigo*, vol. 13, n° 1, 2013.

6. De Coninck F., Belton L., Eleb M., « L'évolution des usages de la ville et de l'habitat », in Frédéric de Coninck et José-Frédéric Deroubaix, dir., *Ville éphémère, Ville durable, Nouveaux usages, nouveaux pouvoirs*, L'œil d'or, 2008.

7. Bonin O., Garreton M., « Modélisation des durées de résidence à partir des données transversales » in 49^e colloque de l'ASRDLF 2012.

8. Lévy J. P., Roudil N., Flamand A., Bélaïd F., « Les déterminants de la consommation énergétique domestiques, Dossier les usages de l'énergie dans l'habitat : la transition énergétique vue d'en bas » in *Flux*, n° 96, 2014.