

A photograph of a woman with blonde hair in a ponytail, wearing a grey jacket and a brown backpack, riding a teal bicycle on a paved path. The background is a soft-focus scene of trees and a bright sunset, creating a bokeh effect with warm orange and yellow light. A large red diagonal shape is overlaid on the right side of the image, containing white text.

LES CAHIERS DE RECHERCHE

**Vers des modes  
de vie plus sobres  
et résilients : quel  
accompagnement  
sur les territoires ?**



**Caisse  
des Dépôts**  
GROUPE



## Institut pour la recherche

L'Institut pour la recherche de la Caisse des Dépôts soutient des projets de recherche s'inscrivant dans les champs d'intervention et les missions de la Caisse des Dépôts.

Son rôle est de favoriser la recherche dans les domaines liés aux activités de la Caisse des Dépôts, sur des thématiques variées telles que l'épargne, la finance long terme, le développement économique des territoires, la transition énergétique et écologique, les impacts du vieillissement, etc.

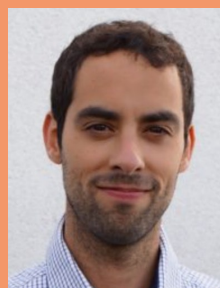
**Le Collège des Transitions Écologiques et Sociétales (TES)** vise à être un « commun territorial », une plateforme d'action-recherche et de formation, d'innovations et d'expérimentations pour engager les transitions écologiques et sociétales.

[www.college-tes.fr](http://www.college-tes.fr)

### Ont contribué à la rédaction de ce rapport :



**Auteur :**  
**Valentine Abhervé**, Cheffe de projet modes de vie au Collège des Transitions Ecologiques et Sociétales



**Co-auteur :**  
**Ludovic Bertina**, Directeur adjoint du Collège des Transitions Ecologiques et Sociétale

Ce rapport 2023 – 2024 a été réalisé par le Collège des Transitions Écologiques et Sociétales avec le soutien de l'Institut pour la Recherche de la Caisse des Dépôts.

## Introduction

C'est désormais devenu une banalité de dire que, face à l'urgence écologique, « il faut faire évoluer nos modes de vie », ou bien « qu'il faut changer de comportement ». Et on y ajoute souvent « dans une temporalité courte », soit à l'échelle de quelques décennies.

Depuis les années 70, les différentes crises énergétiques ont vu la mise en place de politiques publiques de maîtrise de la consommation d'énergie avec une approche centrée sur la sensibilisation et l'incitation au changement individuel ou encore sur les innovations technologiques. Suffirait-il ainsi d'être informé.e ou

encouragé.e financièrement, ou encore de développer un certain nombre d'innovations technologiques pour « réussir la transition énergétique » ?

La réalité est bien évidemment plus complexe. Les marges de manœuvre à l'échelle des pratiques individuelles restent en effet limitées, de même que l'effet des seules technologies sur les usages. Surtout, cette approche ne remet pas vraiment en cause les systèmes de production et de consommation. Pour appréhender cette complexité, il nous faut développer un regard plus systémique et non sectoriel, collectif et non individuel, co-élaboré et non « descendant ». Alors comment s'y prendre ?

Avec l'ambition de favoriser une meilleure prise en compte du caractère social et sociétal des enjeux de transition, le **Collège des Transitions Écologiques et Sociétales**<sup>1</sup> s'est engagé, depuis 2015, dans une démarche d'action-recherche collective sur l'évolution des modes de vie. À partir de l'appropriation d'un cadre d'analyse théorique issu des sciences sociales et notamment de la sociologie des pratiques, le collectif des partenaires de TES a conçu un dispositif expérimental de formation et d'accompagnement de démarches territoriales visant des évolutions effectives de nos modes de vie. Aujourd'hui, le Collège TES et ses partenaires opérationnalisent ce dispositif dans plusieurs territoires de la Région Pays de la Loire, pour inventer collectivement d'autres manières de conduire des stratégies territoriales de transition.

Ce cahier présente, dans un premier temps, le cadre d'analyse théorique dont est issue l'approche par les modes de vie, et les questions qu'elle suscite pour la mise en œuvre de démarches et de politiques publiques de transition. Il met ensuite en avant les expérimentations concrètes en cours dans des territoires en Pays de la Loire, visant à tester les modalités d'opérationnalisation de cette approche via des pro-

jets pilotes d'évolution des modes de vie. Il ouvre enfin des perspectives sur la manière dont cette approche pourrait infuser plus largement dans les politiques publiques de transition, au sein des territoires et dans une dynamique régionale plus large, en parallèle de la mise en place d'un dispositif formalisé d'évaluation et de capitalisation des effets produits par l'approche modes de vie.

### DEPUIS 2015...

**Etape 1 (2016-2018)** : Une traduction pédagogique avec les acteurs d'un cadre d'analyse académique



**Etape 2 (2018-2021)** : La construction d'un cadre d'action partagé : la roue des modes de vie - inscription dans des projets de territoire



**Etape 3 (2020-2022)** : La mise au point de modules de formation



**Etape 4 (2021-2024)** : Des projets pilotes sur les territoires pour agir sur les modes de vie

<sup>1</sup> L'Institut pour la Recherche de la Caisse des Dépôts est partenaire du Collège TES (Transitions Écologiques et Sociétales)

# 1. Face à la persistance de nos modes de vie actuels, l'urgence d'inventer de nouvelles politiques publiques de transition

## 1.1 Accompagner le changement des modes de vie, un impératif pour réussir les transitions

Face aux enjeux de la crise climatique et de l'effondrement du vivant, les objectifs fixés sont ambitieux. La France s'est engagée, entre autres, à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, et à réduire de 50 % notre consommation d'énergie finale. Il s'agit donc **de passer d'une empreinte carbone moyenne par habitant en France de 10 tonnes à environ 2 tonnes en moins de 30 ans**. Mais aussi d'enrayer la tendance à l'effondrement de la biodiversité et à la surexploitation de nos ressources. Pour atteindre ces objectifs dans les délais impartis - ce qui paraît d'ores et déjà très difficile - les transformations à engager sont profondes, rapides, et supposent une réorientation de tous les aspects de nos vies - travail, habitat, modes de consommations, de déplacement, loisirs - vers plus de sobriété.

Les différents scénarios « **Transition(s) 2050** » de **l'ADEME**, qui analysent les transformations de la société permettant d'atteindre la neutralité carbone, l'illustrent bien : quel que soit le scénario envisagé, nos modes de vie doivent considérablement évoluer. Ces transformations majeures remettent en cause la trajectoire historique du mode de vie occidental axé sur la consommation de masse<sup>1</sup>. Ni la prise de conscience des limites planétaires et des impacts écologiques majeurs de nos modes de vie, ni la désindustrialisation progressive de notre économie depuis les années 70 n'ont infléchi la tendance à la surconsommation<sup>2</sup>. Ces tendances s'inscrivent dans des aspirations profondes de nos sociétés marquées par une individualisation croissante et un repli sur la sphère privée qui rend encore plus complexe la perspective d'une adhésion collective à un projet de société profondément différent.

Un tel niveau de changement, dans des délais aussi courts, n'a jamais été mis en œuvre. Un rapide tour d'horizon suffit à témoigner de l'urgence d'inverser une tendance sur tous les aspects structurants de nos vies quotidiennes :

### MOBILITÉ

**27% de l'empreinte carbone moyenne d'un français**

**53 % des français** dont le lieu de travail se trouve **à moins de 2 km** de leur domicile **y vont en voiture**.<sup>4</sup>

Le **vélo** est utilisé pour **2.6 %** des déplacements locaux des français.<sup>5</sup>

### HABITAT

**20 % de l'empreinte carbone moyenne d'un français**

Le nombre de **pavillons individuels a doublé** en 30 ans.

**57 % des logements** en France sont considérés comme **énergivores**.

### ALIMENTATION

**24 % de l'empreinte carbone moyenne d'un français**

Les **grandes surfaces** représentent **64,5 % des achats alimentaires**.

Le **bio** ne représente que **6 % des achats** des ménages.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Jean Baudrillard, La Société de consommation. Ses mythes ses structures [1970].

<sup>2</sup> FOURQUET Jérôme, CASSELY Jean-Laurent, La France sous nos yeux. Économie, paysages, nouveaux modes de vie, Seuil, octobre 2021, 496 p.

<sup>3</sup> Vincent Cocquebert, La Civilisation du cocon. Pour en finir avec la tentation du repli sur soi, Arkhê, 2021.

<sup>4</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868#titre-bloc-7>

Insee première, N° 1835, Janvier 2021, La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances.

<sup>5</sup> Ministère de la Transition Ecologique (Décembre 2021). DATALAB Essentiel. Marcher et pédaler, les pratiques des Français.

<sup>6</sup> Agence Bio & AND-International (2020). Le marché alimentaire bio en 2019. Estimation de la consommation des ménages en produits alimentaires biologiques en 2019.

Comment, dès lors, engager ces profondes transformations, a fortiori dans un contexte de forte défiance envers les institutions ? Les inquiétudes qu'elles peuvent susciter, telles qu'exprimées dans le mouvement des gilets jaunes, en disent long sur le défi démocratique que la transition écologique suppose. Déjà, les réactions aux mesures à vocation contraignante récemment annoncées - ZFE<sup>7</sup>, ZAN<sup>8</sup>, fin du moteur thermique en 2035 - viennent questionner la manière dont les politiques publiques peuvent impulser et accompagner ces changements, en tenant notamment compte des enjeux de cohésion et de justice sociale.

Accompagner le changement pour mieux anticiper les contraintes (au lieu de les subir), tel est désormais l'enjeu majeur de la conduite des politiques publiques de transition. Un enjeu écologique, un enjeu social également, car les « bonnes pratiques » adoptées dans certains milieux sociaux – de consommation, de mobilité, d'habitat... – ne se sont pas aujourd'hui massifiées, du fait, certainement, d'une stratification de **nos sociétés plus importante qu'escompté**. Comme le rappelle Sophie Dubuisson Quellier à propos des pratiques de consommation engagée, c'est « l'inscription sociale de la consommation engagée qui limite sa diffusion, parce qu'elle est profondément associée à un groupe social dans lequel le plus grand nombre ne se reconnaît pas nécessairement »<sup>9</sup>.

Comment, dès lors, penser un accompagnement au changement qui tienne compte de ces spécificités ? Ou plutôt, envisager des logiques d'accompagnement différenciées partageant une même visée de sobriété ? C'est à cette marqueterie sociale que doit s'attacher toute politique publique qui entendrait soutenir un changement de nos modes de vie.

## 1.2 Les modes de vie : une approche pour (re)penser le changement social

### Une approche systémique et collective

Mais que signifie changer nos modes de vie ? S'agit-il de sensibiliser et d'inciter davantage les individus à faire des choix de vie, de consommation, de déplacement, davantage compatibles avec les limites planétaires ? La réalité est évidemment plus complexe. Pour ne prendre « que » l'enjeu de réduction de notre empreinte carbone, on estime qu'un quart du chemin relève de l'effort individuel<sup>10</sup>. C'est déjà significatif, mais le défi est bien de **dépasser l'opposition entre changement individuel et changement collectif pour engager une transformation de nature systémique**. Et c'est ici que l'approche par les modes de vie peut être utile. A la différence des approches centrées sur les comportements individuels qui ont largement inspiré les politiques publiques de transition, l'approche par les modes de vie invite à une vision collective des changements à engager.



<sup>7</sup> ZFE : Zone à Faibles Emissions

<sup>8</sup> ZAN : Zéro Artificialisation Nette

<sup>9</sup> Dubuisson-Quellier Sophie, La consommation engagée, 2e édition révisée, Paris, Presses de Sciences Po, 2018, p.137

<sup>10</sup> Carbone 4 (2019). Faire sa part ?

## Mieux comprendre les dynamiques de changement social à partir de la théorie des pratiques

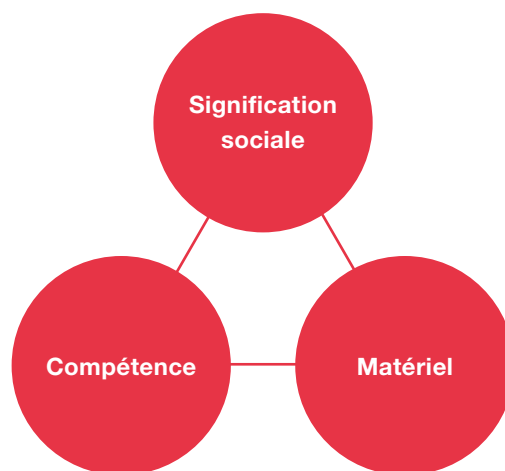
Pour mieux cerner ce que l'on entend par modes de vie, on peut distinguer ce concept des notions de « genres de vie » et de « style de vie ». Les genres de vie renvoient « aux déterminants collectifs de nos existences »<sup>11</sup> (par exemple, le mode de vie occidental), sur lesquels nous n'avons pas de prise, et qui évoluent dans une temporalité longue. À l'inverse, le style de vie s'inscrit dans une approche individuelle et décrit cet espace où l'on peut exercer nos choix individuels (la manière dont je m'habille, le choix de mon mode de déplacement...). Entre les deux, **les modes de vie font référence à un espace intermédiaire, où se conjuguent les plans individuels et collectifs**, où des marges de manœuvre existent et où des projets collectifs peuvent s'engager.

Plus concrètement, les **modes de vie** correspondent à la **manière dont une population donnée, sur un territoire, se déplace, mange, habite et plus généralement produit, consomme, interagit et vit ensemble**. Nos modes de vie s'incarnent donc dans des **pratiques sociales**.

Le courant sociologique de la théorie des pratiques, né dans les années 2000 notamment grâce aux travaux d'Elisabeth Shove<sup>12</sup>, s'est intéressé à la manière dont celles-ci évoluent. Cette approche s'entend comme une alternative aux théories sociales centrées sur l'individu, issues de la psychologie et de l'économie, et qui perçoivent le changement de comportement comme une affaire individuelle que l'on pourrait orienter par des incitations économiques ou cognitives par exemple. En effet, elles tendent à sous-estimer les dimensions culturelles, symboliques et matérielles de nos choix individuels, ainsi que les structures dans lesquels ces derniers s'inscrivent. Cette approche décale également la focale, par rapport à l'opposition classique en sociologie, pour savoir qui des individus ou des structures sociales sont acteurs du changement social. Elle ouvre plutôt **une troisième voie** entre ces deux courants, et opère un réel déplacement théorique en situant la focale **sur la pratique elle-même**, et surtout sur **la manière dont elle émerge, évolue et disparaît**.

Une pratique sociale est donc un alliage de dimensions cognitives, normatives et matérielles. Ces pratiques sont des habitudes - peu réflexives, routinisées – qui structurent notre temps.

**C'est dans l'articulation de ces trois dimensions et l'évolution de ces articulations, que peuvent se comprendre des dynamiques de changement social.**



Selon E. Shove, une pratique sociale est composée de 3 dimensions :

- › Une **signification** sociale,
- › Structurée par des **compétences**,
- › Associée à des **objets**, et des **infrastructures matérielles**.

D'après les travaux de Bruno Maresca<sup>13</sup>, nos pratiques de la vie quotidienne participent donc d'un cadre de référence plus large, à l'échelle de la société.

Ainsi, la pratique sociale se distingue du seul comportement individuel. Changer les pratiques suppose donc d'agir de manière systémique, en agissant sur l'ensemble du cadre qui les structure.

Nos modes de vie sont donc imbriqués dans des systèmes où s'entremêlent des logiques matérielles et d'aménagement du territoire, des enjeux sociaux, économiques et politiques et des controverses liées à nos représentations et nos valeurs. **Mieux appréhender la dimension systémique de nos pratiques permet aussi de mieux comprendre leur relative inertie** malgré des décennies de politiques publiques de sensibilisation, d'incitation, d'accompagnement au changement... Mais aussi d'innovations technologiques, qui, introduites sans réflexion sur les usages, échouent trop souvent à contribuer à une réduction effective de nos consommations.

Dès lors, quels apports concrets peut-on espérer de l'opérationnalisation de l'approche par les pratiques ?

<sup>11</sup> Arnsperger, C., Bourg, D., Modes de vie et libertés, Le Bord de l'Eau, Les nouveaux modes de vie durables, 2016, pp 19-29.

<sup>12</sup> Shove, E., Pantzar, M. & Watson, M. (2012). The dynamics of social practice, everyday life and how it changes. Sage Publications Ltd.

<sup>13</sup> Bruno Maresca, « Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? », La pensée écologique, n°1, oct.2017.

## La roue des modes de vie

**Un outil pour donner à voir la dimension systémique de nos pratiques et concevoir des démarches d'évolution des modes de vie.**

Issue de travaux théoriques, la roue des modes de vie a été élaborée dans le cadre de la démarche d'action-recherche collective du Collège TES.

Elle s'organise autour de 3 axes :

1. Le **cadre matériel**, qui comprend notamment toutes les infrastructures sur les territoires.
2. Le **cadre organisationnel**, qui comprend les sphères économique, institutionnelle et politique, mais aussi celle des organisations de la société civile.
3. Le **cadre individuel**, qui renvoie en sociologie à la notion de style de vie et qui rassemble à la fois l'**ensemble des comportements, des pratiques quotidiennes**, mais également les valeurs et les représentations.

**Et de 6 dimensions**, interdépendantes, autour desquelles il faudrait raisonner et agir pour faire évoluer nos modes de vie, en tenant compte de l'ensemble du contexte.



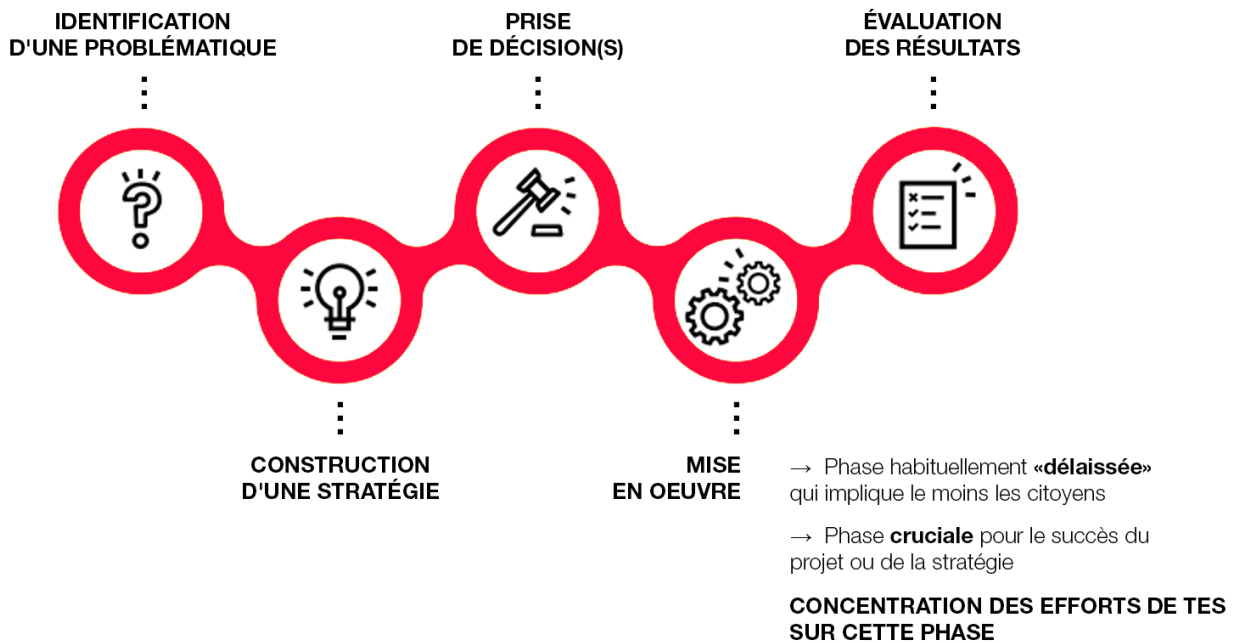
### 1.3 Vers des politiques publiques de transition plus efficaces, construites autour du changement des pratiques

(Re)penser les dynamiques de changement social à partir de la théorie des pratiques invite ainsi à revisiter nos manières de penser et de conduire les politiques publiques de transition et à prendre en compte des pratiques, qui, par « leur forte inscription dans des dispositifs matériels, des savoirs, des significations et des activités [...], se stabilisent dans le temps »<sup>14</sup>.

En premier lieu, l'approche par les modes de vie invite celles et ceux qui l'adopte à **agir collectivement et en transversalité**. Il s'agit, en premier lieu, de tester de nouvelles formes d'organisation au sein des administrations pour être en capacité de **décloisonner** les politiques publiques sectorielles.

**Mais l'enjeu est aussi celui de la coopération.** En effet, aucun acteur public, privé, de la société civile, ne peut à lui seul actionner l'ensemble des leviers à mobiliser pour faire évoluer nos modes de vie. Porter des démarches d'évolution des modes de vie suppose donc de **susciter et de faire vivre des coopérations et des interactions nouvelles entre milieux privés, publics et associatifs. Et donc de faire de la coopération un enjeu central** de ces démarches.

L'approche par les pratiques aura pour conséquence directe de **se focaliser sur la phase de mise en œuvre des politiques publiques de transition**. Souvent considérée comme purement technique, peut-être même automatique, cette phase aurait tendance à être « délaissée » car elle ne nécessiterait pas d'implication forte de la part des acteurs<sup>15</sup>. Or c'est précisément l'inverse qui sera recherché ici : la mobilisation d'un certain nombre de structures relais stratégiques et l'émergence d'une dynamique collective devient la condition de réussite, tandis que l'évolution effective de la pratique ciblée sera au cœur du processus d'évaluation.



<sup>14</sup> Dubuisson-Quellier, S & Plessz, M. (2013), La théorie des pratiques. Quels apports pour l'étude sociologique de la consommation ? Sociologie (4).

<sup>15</sup> Ribemont et al., Introduction à la sociologie de l'action publique, De Boeck Supérieur, 2018.



## 2. De la théorie à la pratique : Expérimenter de nouveaux modes d'action pour faire évoluer nos modes de vie

Viser des changements effectifs de nos modes de vie requestionne notre manière de penser et de conduire des politiques publiques de transition, et, plus largement, la structuration de nos organisations.

C'est à l'échelle des territoires que le Collège a choisi de tester une nouvelle approche via la mise en œuvre d'expérimentations ciblées.

En effet, si les décisions les plus structurantes pour nos modes de vie se situent aux échelles nationale, européenne et internationale, les changements à ces niveaux macro s'inscrivent dans un temps long, ou s'opèrent en lien avec des événements majeurs. L'échelle locale apparaît quant à elle bien située pour associer des pratiques nouvelles issues de la société civile à des aménagements portés par les acteurs publics et ainsi faire système pour changer nos modes de vie.

**C'est à l'échelle des territoires que l'on peut développer des politiques d'accompagnement pertinentes pour faire évoluer nos modes de vie**, et ce dans un temps compatible avec les enjeux de transition.

**Pour les collectivités territoriales, l'enjeu est donc d'expérimenter de nouveaux modes d'action.** Déployer un tel niveau d'accompagnement au changement est une démarche nouvelle pour des organisations davantage structurées autour de l'engagement d'investissements importants mais souvent insuffisamment reliés à des dynamiques d'animation territoriale mobilisant acteurs de terrain et citoyens.

### 2.1. Sur les territoires, engager des projets pilotes pour tester des modalités d'opérationnalisation de l'approche par les pratiques

Parce que nos organisations et nos modes de travail ne sont pas conçus pour travailler de manière systémique et en coopération sur les territoires, une piste pour avancer consiste à **ouvrir des espaces d'innovation**. Pour ce faire, le Collège a proposé à un certain nombre de territoires engagés dans une démarche de transition d'apprendre et de commencer à changer nos manières de faire de façon très ciblée : autour d'une action (au sein d'un plan d'actions) et sur un périmètre bien défini. Il s'agit donc de **faire émerger des projets pilotes** pour donner à voir qu'il est possible de faire évoluer des pratiques à des échelles très locales.

De plus, pour les acteurs locaux soucieux de « concret », lancer des projets pilotes de changement de pratiques s'impose dans une logique de court terme et à une échelle très locale : il s'agit d'embarquer les acteurs des territoires autour de projets, de développer des démonstrateurs qui les inscrivent en dynamique d'apprentissage et posent des jalons pour penser une « autre » manière de mettre en œuvre les plans d'action structurants de transitions (Plan climat air énergie territorial, Projet Alimentaire Territorial, Plan de Mobilité Simplifié...).

#### UN PROJET PILOTE VISE À :

- › Faire évoluer une **pratique précise**
- › Sur un **périmètre défini**
- › Après d'un **public cible**
- › En impliquant un certain nombre d'**acteurs-relais** : pouvoirs publics, associations, entreprises, citoyens ambassadeurs...

### 2.2. Description des projets pilotes d'évolution des modes de vie



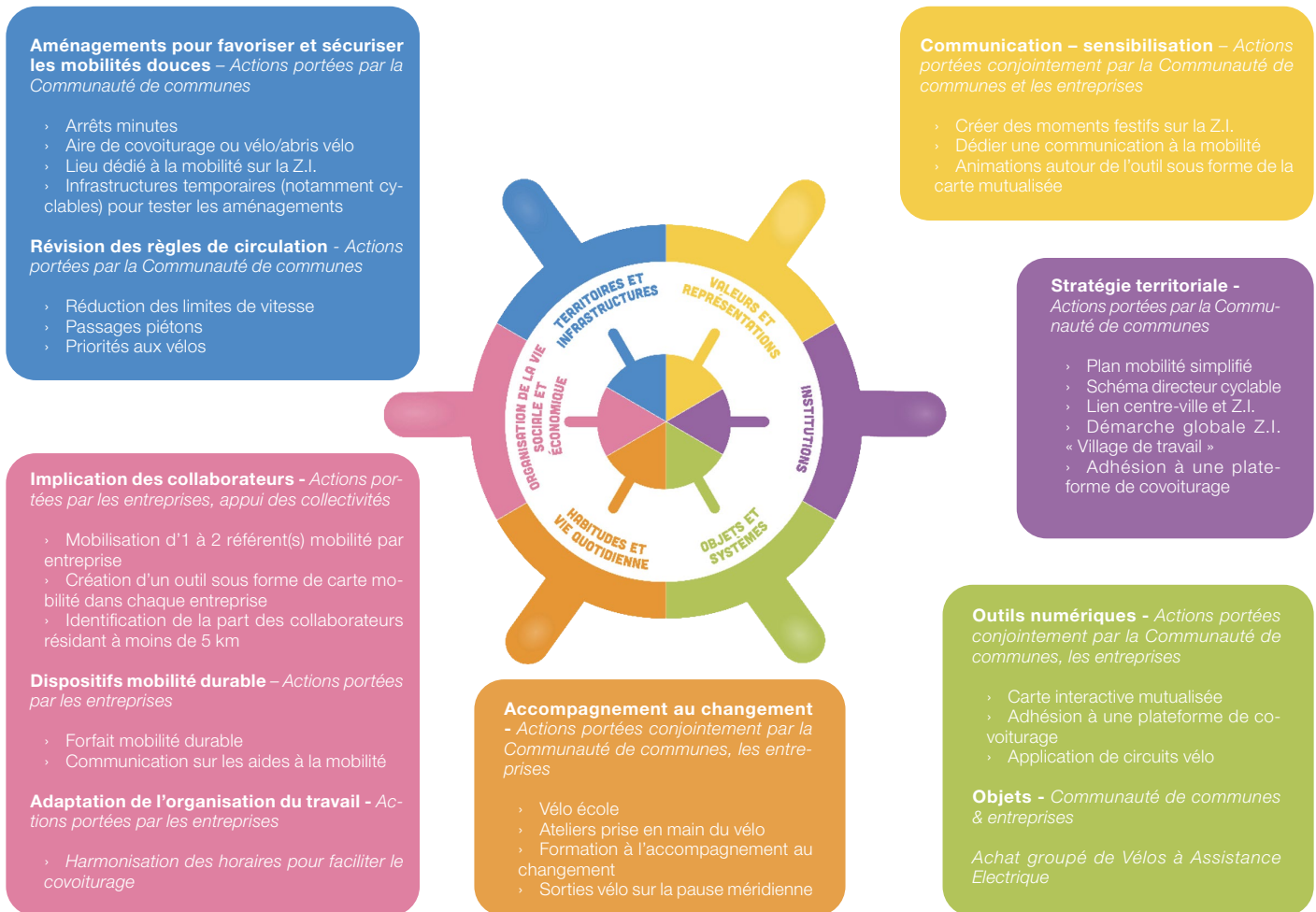
#### Communauté de communes du Pays de Pouzauges, Vendée :

**Projet pilote « Montifaut, Village de travail », à partir d'une démarche sur les mobilités alternatives, repenser l'aménagement d'une zone d'activité**

La Communauté de communes du Pays de Pouzauges a repensé un projet de requalification d'une des principales zones d'activité de son territoire (34 entreprises, 1500 salariés) pour en faire un projet d'évolution des modes de vie. Engagée depuis 2022, la démarche a supposé la mise en pause de la mission d'un bureau d'étude recruté pour proposer un programme de réaménagement « classique » de la zone. L'objectif est alors de réinterroger les finalités du projet et d'embarquer les entreprises de la zone – et leurs salariés –, en repartant de leurs préoccupations. Les enjeux de mobilité sont rapidement identifiés comme prioritaires.

Au fil de plusieurs ateliers, les entreprises vont co-construire, avec la Communauté de communes, un plan d'actions systémique à partir de la roue des modes de vie, avec pour finalité le développement des pratiques du vélo et du covoiturage.

## Plan d'action partagé prévisionnel – Démarche mobilité durable de la zone industrielle (Z.I) de Montfaut



Plusieurs d'entre elles mobilisent des référents mobilité, rassemblés depuis janvier 2023 au sein d'un réseau. Il s'y dessine aujourd'hui une démarche d'animation collective : réalisation d'une enquête de mobilité auprès des salariés, partage d'outils concrets de sensibilisation et d'accompagnement, mise en place d'une stratégie de communication commune et animation de temps forts collectifs sur la zone.

La démarche permet aussi **d'affiner la compréhension des freins et leviers au développement des pratiques du vélo et du covoiturage** : enjeux d'harmonisation des horaires des équipes pour faciliter le covoiturage, efficacité du dialogue social pour faciliter la mise en place du forfait mobilité durable, intégration des questions de mobilité dans les processus d'accueil des nouveaux salariés... La démarche touche à **des enjeux structurants pour les entreprises**, mais elle donne aussi à voir la grande variété des modes d'organisation du travail en fonction des domaines d'activités et des cultures d'entreprises associées. Par exemple, une entreprise de la zone compte 80 % de salariées

qui covoitent, depuis longtemps. Si l'organisation du travail y est facilitante, **d'autres variables – de genre, de milieux sociaux, de culture professionnelle – sont à prendre en compte.**

L'enjeu aujourd'hui est d'appréhender plus finement ces réalités, de manière, aussi, à outiller les référents mobilité dont la mission – favoriser l'évolution des pratiques de mobilité de leurs collègues – est complexe. Car l'entreprise n'est peut-être pas, partout, le meilleur relais de sensibilisation. L'argument écologique est souvent peu porteur pour embarquer vers du changement de pratique. Et la logique « d'ambassadeur » parmi un groupe de pairs est intéressante, mais a ses limites.

Pour l'année à venir, l'objectif est aussi **d'intégrer un nouvel acteur relai** – une association d'éducation populaire intervenant en milieu périscolaire - dans la dynamique collective autour de la démarche, pour **aller toucher les salariés via d'autres espaces de vie sociale** du territoire. Une manière de répondre, par exemple, aux freins liés à la mobilité domicile - travail - école souvent exprimés.

## Quel impact pour le projet d'aménagement ?

C'est dans ce contexte partenarial renouvelé, que se réengage la discussion sur différents scénarios d'aménagement de la zone de Montifaut, avec la perspective d'aménagements temporaires pour entrer rapidement en action, avant les aménagements définitifs.

Poser l'objectif de renforcer les mobilités alternatives comme visée du projet d'aménagement permet aujourd'hui d'intégrer cet élément dans les projections futures d'usage de la zone. Concrètement, le développement du covoiturage et du vélo va mécaniquement réduire le besoin de places de parking. Et ouvre déjà la voie à des projets de mutualisation de parkings entre entreprises. En projection, la question est loin d'être anecdotique. À l'heure de l'entrée en vigueur du ZAN, se mettre en capacité d'imaginer des zones d'activités moins consommatrices de foncier revêt un enjeu majeur pour les entreprises et les collectivités.

### Communauté de communes du Val de Sarthe : Projet pilote « La Route du Mans autrement » L'approche par les modes de vie pour repenser les logiques d'aménagements en faveur du vélo

La Communauté de communes du Val de Sarthe a identifié le besoin d'un projet pilote dans le cadre de la mise en œuvre du premier volet du projet de territoire portant sur la sobriété et l'évolution des modes de vie des habitants. L'objectif : développer la part modale des mobilités actives (vélo, marche, trottinette...) sur un axe structurant du territoire. Il s'agit de la route du Mans, d'une longueur d'1,2 km empruntée par environ 1500 salariés répartis sur une quinzaine d'entreprises, ainsi qu'une soixantaine de riverains et les usagers d'une zone commerciale. Si la maîtrise de cet axe est communautaire, les deux communes (La Suze-sur-Sarthe et Roëzé-sur-Sarthe) sont mobilisées dans le cadre de la continuité des itinéraires.

A l'origine de ce projet, des discussions entre les deux communes et l'intercommunalité n'ont pas permis d'aboutir à un choix concluant en termes d'infrastructure cyclable. Ainsi, il est proposé d'inventer une nouvelle méthodologie de travail qui part des usagers – à partir de l'approche des modes de vie – pour mobiliser en coopération toutes les personnes concernées (les deux communes, l'intercommunalité, le Pays Vallée de la Sarthe, le Pôle Métropolitain Mobilités Le Mans Sarthe, les entreprises, habitants et usagers).

Une première réunion entre acteurs politiques a permis de s'entendre sur l'ambition en tant que démarche pilote, de définir les objectifs en termes de changement de modes de vie ainsi que la gouvernance du projet. Un second temps d'échange avec quelques entreprises du secteur a confirmé l'intérêt d'aller sur le sujet des

mobilités actives. Une première enquête, réalisée auprès de 400 salariés de la zone, confirme un potentiel fort de développement des mobilités actives (25 % des salariés habitant à moins de 15 minutes à vélo, avec moins de 1 % de « vélotafeurs »). Cependant, la sécurisation de l'axe routier est un enjeu fort exprimé par les entreprises et elle invite à avancer en priorité sur l'infrastructure, avant de lancer toute dynamique collective.

Pour répondre à cette demande « technique », un **partenariat est signé avec le CEREMA**. La proposition faite alors aux entreprises est de mobiliser les représentants des salariés pour identifier un scénario souhaitable pour une infrastructure temporaire qu'il s'agira de tester sur une année en poursuivant en parallèle la démarche systémique de changement de pratiques. Un atelier participatif organisé en février 2023 réunissant riverains et habitants acte un scénario consistant à mettre en place des aménagements afin d'apaiser les vitesses. Cette solution, qui n'est pas la plus contraignante pour la circulation automobile, est pensée comme une phase transitoire : elle permet d'avancer sur les aménagements rapidement, en parallèle d'une mise en dynamique des acteurs autour de l'accompagnement du changement d'usages. Moins coûteuse qu'un aménagement pérenne, elle sécurise de potentiels investissements futurs et permet ainsi de penser plus rapidement à la généralisation à l'échelle du territoire. **Dans un renversement des politiques d'aménagement du territoire, l'évolution observée des modes de déplacement pourrait ainsi progressivement « dicter » le schéma d'aménagement sur cet axe.**

L'aménagement temporaire a été inauguré en juin 2023. Il s'agit aujourd'hui, sous le prétexte de l'évaluation de cette expérimentation, de créer une dynamique inter-entreprises qui mobilise les salariés et les incite au changement de pratiques de mobilité.



## Les projets pilotes en lancement

Depuis 2023, le Collège TES engage, avec ses partenaires, un déploiement de sa démarche d'expérimentation autour des modes de vie, auprès d'une douzaine

de communautés de communes (CC) de la Région des Pays de la Loire

### CC de l'Île de Noirmoutier

**Accompagner l'émergence d'une dynamique collective multi-acteurs autour de la sobriété énergétique.**

L'hypothèse de départ pour soutenir cette dynamique - et la rendre plus importante et pérenne qu'ailleurs - serait de rendre visible les efforts consentis - en croisant stratégie de communication avec l'adaptation d'instruments de mesure - et de s'appuyer sur un sentiment d'appartenance insulaire pour mobiliser des collectifs d'acteurs-relais.

### CC des Coëvrons

**Augmenter la part des produits frais, végétaux dans l'alimentation d'habitants en situation de précarité.**

Il s'agira de sortir d'une approche centrée sur la précarité alimentaire pour l'élargir en travaillant au changement culturel nécessaire pour accompagner de nouvelles pratiques d'alimentation plus durables, saines et locales.



### Vendée Grand Littoral

**Accompagner l'émergence de plusieurs dynamiques collectives autour de composteurs partagés.**

Sur la commune de Talmont-Saint-Hilaire, l'enjeu est de mobiliser une diversité d'acteurs-relais (services techniques, agents intercommunaux, associations, établissements scolaires, collectifs d'habitants...) afin d'investir différents espaces de sociabilité au sein desquels des dynamiques collectives pérennes autour de composteurs partagés peuvent se mettre en place.

### Nantes Métropole

**Repenser les défis citoyens de Nantes Métropole au prisme de l'approche modes de vie**

Dans le cadre du lancement d'une nouvelle génération de défis citoyens orientée autour de la neutralité carbone, Nantes Métropole tente d'intégrer l'approche modes de vie autour de deux enjeux :

- › La mobilisation d'une plus grande diversité d'acteurs-relais en situation d'impliquer des publics cibles identifiés préalablement (« aisés », précaires, étudiants, ...).
- › L'articulation du dispositif des défis avec les autres politiques de transition portées par les services de la Métropole pour que ceux-ci s'adaptent davantage aux problématiques relatives à l'évolution des modes de vie - en intégrant notamment les logiques d'implication des habitants.

### 2.3. Premiers enseignements issus des expérimentations

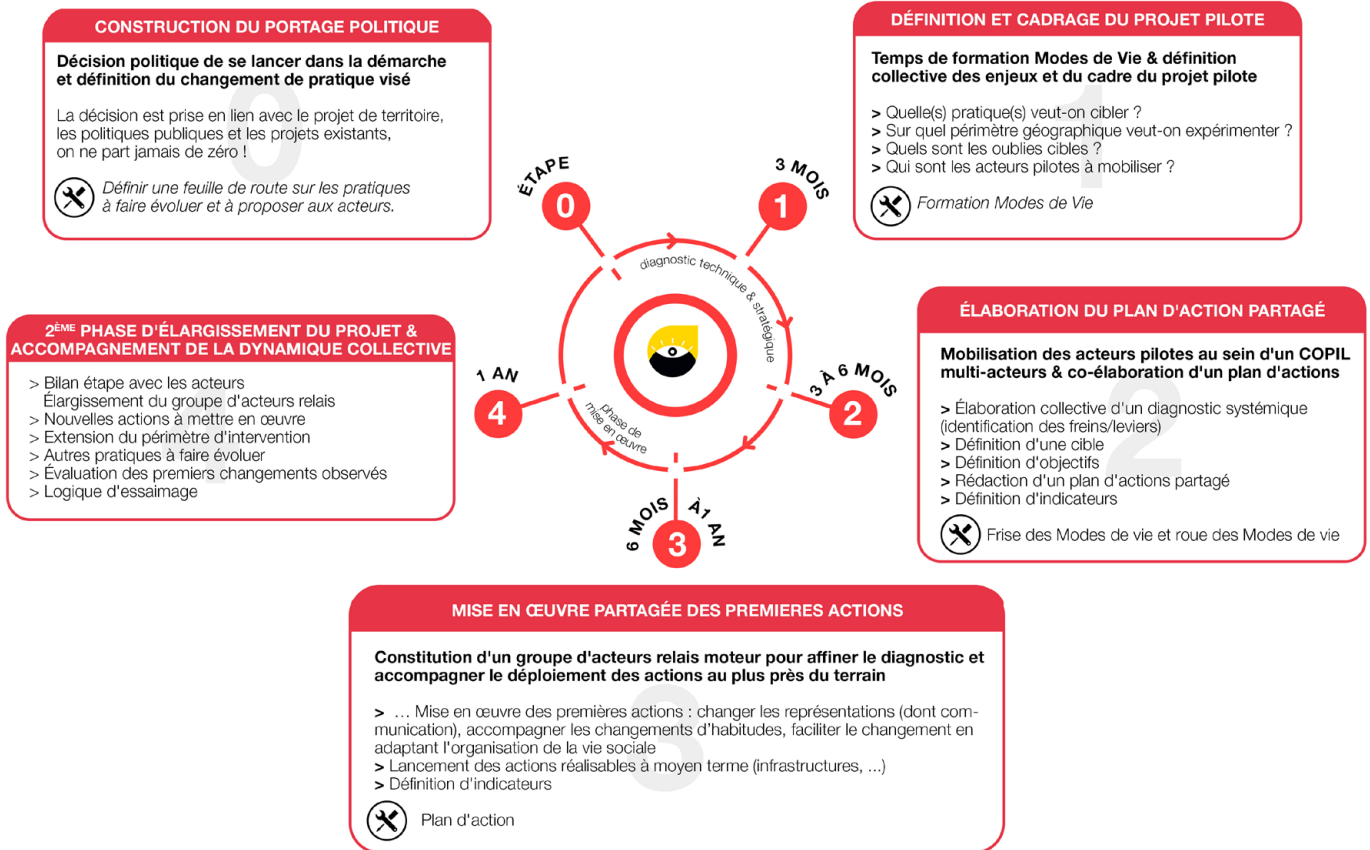
Il ressort des premiers retours d'expériences des démarches pilotes engagées en 2022 quelques premiers éléments méthodologiques que nous présentons ici<sup>16</sup>.

#### Quels prérequis pour se lancer dans un projet pilote d'évolution des modes de vie ?

- Se former collectivement, partager une visée et un vocabulaire communs.

- Se mettre collectivement en posture expérimentale, en construisant chemin faisant des relations de confiance.
- S'appuyer sur un fort portage politique, assumant une prise de risque.
- Travailler en transversalité, se mettre en capacité de s'adapter, d'être flexible et réactif, pour s'adapter aux temporalités différentes des acteurs mobilisés.

#### Quelle méthodologie pour démarrer un projet pilote d'évolution des modes de vie ?



### Les enjeux à chaque étape de lancement d'un projet pilote

#### 0 Construction du portage politique

Le projet pilote n'est pas un projet « en plus » pour un territoire. A cette étape, au-delà de l'enjeu du portage politique, il s'agit d'identifier un projet structurant pour le territoire, s'inscrivant dans une stratégie territoriale de transition plus large, sur lequel les acteurs territoriaux ont l'envie et l'intérêt de s'impliquer davantage. Il s'agit aussi de bien identifier un sujet pour lequel la coopération avec d'autres acteurs (autres échelles territoriales, acteurs de la société civile), est indispensable. À ce stade, le périmètre géographique, le public cible, la pratique précise, peuvent encore évoluer.

#### 1 Définition et cadrage du projet pilote

L'objectif est ici de préciser les contours de l'expérimentation : pratique, périmètre et publics cibles.

La définition de la pratique doit faire l'objet d'une attention particulière. Par exemple, pour les mobilités alternatives, le covoiturage et le vélo sont deux pratiques de mobilité distinctes. Et la mobilité domicile-travail répond à des logiques différentes de la mobilité des courses ou de loisirs. A partir de là, l'enjeu principal est d'identifier le système d'acteurs à mobiliser – même s'il pourra évoluer chemin faisant – de manière à embarquer dès le départ d'autres acteurs, notamment de la société civile mais aussi d'autres échelons territoriaux, dans le projet.

C'est également à cette étape qu'une formation aux enjeux relatifs aux modes de vie et à la sociologie des pratiques<sup>17</sup> est essentielle. Elle facilite notamment l'identification du système d'acteurs à mobiliser.

<sup>16</sup> Collège des transitions écologiques et sociétales (2023). Lancer des projets pilotes pour changer les modes de vie. Fiche méthode n°4. <https://college-tes.fr/wp-content/uploads/2023/05/4-Fiches-Modes-de-vie.pdf>

### **La formation « *Changer nos modes de vie* », une étape essentielle d'impulsion du projet pilote**

Structurée en 2 modules, cette formation vise une familiarisation rapide au cadre d'analyse des modes de vie, ainsi qu'à engager le design d'un projet pilote expérimental à visée de changement systémique.

Proposée en amont du lancement du projet pilote sur un territoire, elle réunit élus, agents et partenaires du territoire. Elle constitue un moment clé du lancement d'un projet pilote et de sa dynamique collective, en favorisant l'acquisition d'un « langage commun » de travail autour des modes de vie, et une vision partagée des enjeux et objectifs de la démarche qui s'engage.

### **2 Élaboration d'un plan d'action partagé**

Mobilisation des acteurs, mise en place de la gouvernance du projet... Le plan d'action s'affine, l'écosystème d'acteurs est mobilisé, et des objectifs précis de changement de pratiques sont collectivement définis. Ils doivent servir de boussole tout au long de la démarche.

### **3 Mise en œuvre partagée des premières actions**

La mise en œuvre prend des directions forcément variées en fonction des projets. Il convient de rester vigilant sur une bonne qualité de participation et de coopération, tout en maintenant un portage politique et stratégique fort dans la durée. Il s'agit également d'être inventif face aux obstacles : le temps d'une infrastructure n'est pas celui d'une action de sensibilisation. Pour développer les modes de vie de demain, il nous faudra aussi inventer à ces échelles locales des solutions très concrètes. Sur la mobilité par exemple, des territoires ont pu mettre en place des aménagements temporaires pour répondre rapidement aux besoins de sécurisation de parcours vélo tout en poursuivant la démarche d'accompagnement d'évolution des habitudes auprès des publics cibles.

### **4 2<sup>ème</sup> phase d'élargissement du projet & accompagnement de la dynamique collective**

Chemin faisant, de nouveaux acteurs-relais vont être identifiés et embarqués, le projet peut avoir franchi de premières étapes et être prêt à évoluer... Dans cette temporalité, l'enjeu est de garder des temps de prise de recul sur la démarche pour s'assurer de rester dans la visée initiale, pour évaluer la qualité de la dynamique de coopération. Il est important de bénéficier de l'appui d'un tiers neutre, garant de la visée, pour favoriser cette logique de réflexivité.

**Les pratiques ne changent pas sur un temps court**, et ces premières étapes, qui représentent environ une année d'action, ne constituent que le démarrage de la démarche.

## **Les points de vigilance dans la mise en œuvre du projet pilote**

- › Des blocages possibles, notamment en termes de coopération (avec certains acteurs, d'autres échelons territoriaux...) : il s'agit d'identifier comment, dans un processus d'innovation, digérer ces blocages ou échecs, sans se démotiver.
- › Importante mobilisation des ressources, et ce dans la durée, notamment pour animer les dynamiques collectives sur le terrain : se questionner sur le choix d'assurer en régie l'animation de cette dynamique collective, ou de la confier à un tiers facilitateur.
- › Capacité ou non des organisations de la société civile à prendre le relais de la dynamique engagée quand elle n'est pas organisée pour cela ou quand cela n'entre pas dans ses missions initiales (mutualisation entre entreprises...).
- › Capacité d'impliquer d'autres acteurs qui ne s'inscrivent pas dans cette logique expérimentale, ou qui n'ont pas de possibilité de sortir de leurs modes d'intervention cadrés (par leur logique économique, de calendrier, ou qui n'ont pas d'intérêt à le faire...), à l'instar des bureaux d'étude.
- › Se focaliser uniquement sur le changement de pratique : il ne faut pas oublier d'autres enjeux de transition – de préservation de la biodiversité par exemple – dans le projet !

## **À ce stade des projets pilotes engagés, quels premiers constats peut-on tirer ?**

Les pratiques changent sur un temps long et les démarches pilotes engagées sont aujourd'hui trop récentes pour identifier des changements de pratiques significatifs.

Cependant, on peut déjà constater que le cadre du projet pilote permet de :

- › Susciter des dynamiques collectives multi-acteurs, intégrant les enjeux sociaux locaux des populations, autour de l'objectif du changement de pratique.
- › Conduire à un travail en transversalité au sein de la collectivité.
- › Faire évoluer les postures, (notamment de l'acteur public vis-à-vis de la société civile, mais aussi d'engagement de la société civile).
- › Se mettre en posture d'anticipation, et articuler court, moyen et long terme.
- › Aller plus loin dans les enjeux de transition, grâce à une dynamique collective qui est susceptible de démultiplier le potentiel d'un projet.

### 3. Quelles généralisations de l'approche par les modes de vie sur les territoires ?

#### 3.1. Du projet pilote à la politique de territoire orientée évolution des modes de vie

À terme, les projets pilotes soulèvent des problématiques méthodologiques essentielles pour les politiques publiques de transition :

**Comment développer des stratégies territoriales d'évolution des modes de vie ? Ou pour le dire autrement, comment mener des politiques publiques qui généralisent les innovations développées dans les projets pilotes ?** Et quels leviers structurants actionner à d'autres échelles (régionales, nationales...) pour favoriser le déploiement de ces démarches orientées modes de vie ?

A l'heure actuelle, il s'agit déjà, en parallèle de la mise en œuvre des projets pilotes, d'accompagner les collectivités dans la diffusion de nouvelles pratiques de travail, en interne mais aussi auprès de l'écosystème d'acteurs locaux, en :

- › Mobilisant d'autres directions que celles déjà engagées dans la démarche pilote ;
- › Lançant de nouvelles démarches pilotes ou le suivi léger d'autres projets par un groupe ressource, de manière à acculturer, chemin faisant, des équipes – élues et agents - plus larges ;
- › Traduisant ces nouvelles méthodes dans les logiques partenariales plus globales, pour faire évoluer aussi les accompagnants (acteurs départementaux, bureaux d'études, associations locales...).

#### 3.2. Le dispositif d'évaluation et de capitalisation

Ces projets pilotes s'inscrivent dans une temporalité de moyen terme – 3, 4 ans. Avec la multiplication des terrains et des thématiques d'expérimentation, il s'agit aujourd'hui d'associer à ces démarches un dispositif solide de capitalisation et d'évaluation.

Dans une logique d'action-recherche collective mobilisant les pilotes des expérimentations dans les territoires, des acteurs des transitions de la Région Pays de la Loire, et des chercheurs, une « communauté modes de vie » est en cours de constitution pour capitaliser chemin faisant sur les apprentissages.

En parallèle, une réflexion est en cours pour la mise en place d'un dispositif d'évaluation sur la période 2024-2027 via des enquêtes comparatives qui pourraient être réalisées dans le cadre, par exemple, d'un post-doctorat. Il s'agira ainsi d'évaluer :

- › Les effets produits sur l'évolution des pratiques, et à quelles conditions : analyse de la conduite de projets, du rôle et des modalités d'implication du système

d'acteurs local ... ;

- › Les conditions de déploiement de l'action d'innovation sociale territoriale pour l'évolution des modes de vie ;
- › La transformation de l'action publique et de l'action collective sur les territoires pour l'évolution des modes de vie ;
- › Les spécificités des conditions d'évolution des pratiques suivant les thématiques et les groupes sociaux mobilisés.

#### 3.3. Vers la mise en place d'un dispositif d'essaimage dans les Pays de la Loire

Comment favoriser la diffusion de l'approche et se mettre collectivement en capacité d'accompagner, demain, davantage de territoires dans des politiques publiques visant à faire évoluer les modes de vie ? Pour le Collège TES, l'enjeu est aujourd'hui d'aller vers la construction avec les partenaires d'un dispositif de relais et d'essaimage pour la région des Pays de la Loire.

Et c'est à l'échelle départementale que s'expérimentent et s'organisent aujourd'hui les dispositifs qui seront demain appelés à généraliser les innovations à l'ensemble des EPCI. Il s'agit ici de s'appuyer sur les fonctions stratégiques des partenaires des transitions écologiques et sociétales - structurés historiquement à l'échelle départementale. L'optique reste la même : impulser et soutenir le portage politique, proposer aux territoires un accompagnement technique, accompagner la formation des acteurs des territoires et coordonner des ressources en termes d'animation des dynamiques collectives.

#### Un premier exemple d'essaimage : la « démarche vendéenne » avec le SyDEV comme acteur relais auprès des intercommunalités vendéennes

Partenaire historique du Collège, le SyDEV (Syndicat d'énergie de Vendée) a souhaité poser une orientation forte en faveur de la transition écologique et sociétale dans son projet stratégique. Dans cette optique, il mobilise des moyens humains et financiers pour accompagner le changement des modes de vie sur les territoires, dans le cadre du suivi des PCAET des territoires vendéens. L'équipe du SyDEV avance ainsi de façon échelonnée et souhaite apprendre avec le Collège TES à soutenir des projets pilotes orientés modes de vie sur quatre territoires volontaires.

De fait, l'ensemble du dispositif mis en place sous l'impulsion du SyDEV a permis la mobilisation forte des équipes d'élus et d'agents des différents territoires et l'identification des projets pilotes sur un temps relativement court. Aujourd'hui se met en place, progressivement, une logique de co-accompagnement auprès de ces 4 intercommunalités vendéennes pilotes. Viendra ensuite pour le SyDEV une phase de généralisation, où l'objectif sera d'accompagner l'ensemble des EPCI vendéens.

**Le Collège TES** est une association créée en 2013. Son objet est de promouvoir une culture partagée sur les enjeux sociétaux et sur la manière d'engager des stratégies et des actions de transitions à l'échelle régionale. Le Collège TES s'adresse à tous les acteurs des transitions de la région Pays de la Loire impliqués dans les milieux institutionnels, socio-économiques, associatifs et plus largement au sein de la société.

Concrètement, les actions du collège s'articulent autour d'expérimentations locales, de cercles d'échanges entre acteurs et décideurs, de parcours et sessions de (dé)formation et la production de supports attractifs et pédagogiques avec une mise en lien avec des réseaux nationaux.

[www.college-tes.fr](http://www.college-tes.fr)



**Ensemble,  
faisons grandir  
la France**  
caissedesdepots.fr