



ACADEMIE
DES SCIENCES
INSTITUT DE FRANCE
1666

Comptes Rendus

Géoscience

Sciences de la Planète

Sophie Dubuisson-Quellier

La crise écologique comme fait social. Penser le gouvernement de la transition avec les sciences sociales

Volume 357 (2025), p. 401-409

En ligne depuis le 23 septembre 2025

<https://doi.org/10.5802/crgeos.306>

 Cet article est publié sous la licence
CREATIVE COMMONS ATTRIBUTION 4.0 INTERNATIONAL.
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Les Comptes Rendus. Géoscience — Sciences de la Planète sont membres du
Centre Mersenne pour l'édition scientifique ouverte
www.centre-mersenne.org — e-ISSN : 1778-7025



Article de recherche
Sciences du climat

La crise écologique comme fait social. Penser le gouvernement de la transition avec les sciences sociales

Sophie Dubuisson-Quellier^{®, a}

^a Directrice de recherche CNRS, Centre de sociologie des organisations (CNRS-Sciences Po), France

Courriel: sophie.dubuissonquellier@sciencespo.fr

Résumé. Cet article propose une lecture des enjeux climatiques et environnementaux à la lumière des sciences sociales. Il revient sur le cadrage de ce problème public qui met l'accent sur les changements de comportement individuels, comme causes et leviers principaux de l'action en faveur de l'environnement. L'article montre au contraire que cette crise a une nature profondément sociale, économique et politique. La faible prise en compte des travaux des sciences sociales produit alors une série d'apories qui expliquent les impasses dans lesquelles se trouve l'action environnementale. Une première aporie tient aux mauvaises hypothèses faites sur ce qui guide les comportements individuels laissant de côté des mécanismes sociaux plus structurels. Une deuxième est liée à l'absence de prise en compte des inégalités sociales qui expliquent l'inégale distribution des marges de manœuvre au sein de la population pour s'engager dans la transition. Enfin la dernière aporie concerne la vision réductrice du changement social, envisagé à travers l'adoption, par diffusion et contagion, de nouveaux comportements individuels, qui ignore le rôle fondamental des arrangements institutionnels dans le verrouillage de modes de vie défavorables à l'environnement. Le gouvernement de l'action climatique et environnementale requiert par conséquent un important travail institutionnel qui ne pourra se conduire sans la lumière des sciences sociales.

Mots-clés. Transition écologique, Société, Changement social, Politique, Inégalités.

Manuscrit reçu le 4 novembre 2024, révisé le 24 mars 2025, accepté le 28 juillet 2025.

Il n'est aujourd'hui plus nécessaire de rappeler la menace à la fois globale et majeure que représente le changement climatique¹. Ces risques sont multiples, concernent autant les impacts directs de l'augmentation des températures, de la fréquence et de l'ampleur des événements extrêmes, que les effets indirects de ces changements sur la santé, les approvisionnements ou encore les tensions géopolitiques. Si de nombreux domaines scientifiques ont

été mobilisés pour produire de la connaissance sur ces enjeux, force est de reconnaître que les sciences sociales y sont peu représentées, alors que leur expertise s'est fortement développée sur ces questions ces dernières années (Maljean-Dubois et al., 2024). Pourtant, loin de n'être que des réalités biologiques ou géophysiques, les profondes transformations écologiques² actuellement en jeu sont des réalités sociales,

¹ Je remercie les rapporteurs extérieurs ainsi que les éditeurs de la revue pour leurs relectures et leurs commentaires qui ont permis d'améliorer le texte. Les propos de cet article demeurent cependant de ma seule responsabilité.

² Nous utilisons alternativement ou simultanément les termes climatiques et écologiques, nous ne les confondons pas, le second englobant les enjeux de ressources et de biodiversité. Mais pour éviter trop de lourdeur de langage nous réduisons parfois la crise écologique à la crise climatique, dont cette dernière n'est qu'une partie.

issues de l'évolution des sociétés, de la manière dont elles ont construit leur rapport à la nature et des choix qu'elles ont faits en matière de développement économique et technique.

Les sciences sociales de l'environnement ont connu un saut quantitatif et qualitatif majeur ces dernières années. Sans prétendre à l'exhaustivité, on rappellera que l'histoire environnementale a très largement documenté la grande diversité des interactions entre les sociétés et leurs environnements et notamment les formes d'appropriation de la nature et leurs conséquences (Fressoz, Graber et al., 2014), tandis que la sociologie de l'environnement a exploré en détail les causes, les conséquences et les formes de prise en charge des problèmes environnementaux (Boström and Lidskog, 2024). En outre, ces disciplines dialoguent entre elles, comme elles cherchent aussi à le faire avec les autres secteurs des sciences³. Les sciences sociales permettent d'éclairer ce qui fait société, c'est-à-dire la manière dont la vie sociale s'organise et fonctionne, mais aussi se transforme, en rendant compte du rôle joué par les structures matérielles et institutionnelles qui vont cadrer et donc expliquer les comportements individuels. Par conséquent, les sciences sociales peuvent aider à comprendre les raisons de cette crise écologique mais aussi identifier les leviers pour mettre en œuvre les transformations nécessaires ou encore expliquer les points de blocage rencontrés par l'action environnementale.

L'objectif de cet article est de donner une lecture des enjeux climatiques et environnementaux à la lumière des sciences sociales. Il propose de dépasser le cadrage habituellement retenu pour traiter de la crise climatique actuelle, qui insiste essentiellement sur les décisions, choix et comportement individuels comme leviers de la transition écologique, sans tenir compte de ce qui les anime et les façonne. En ne s'en tenant qu'à une grille de lecture comportementale et en privilégiant des interventions ciblant presqu'exclusivement l'information et l'incitation, l'expertise et les politiques climat ratent le poids des arrangements institutionnels et matériels qui verrouillent les comportements les plus carbonés et distribuent inégalement les marges de manœuvre pour

en sortir. Porteuses d'une vision naïve du changement social, dans laquelle les changements de comportements individuels pourraient transformer la société par diffusion et contagion, elles négligent le travail structurel nécessaire pour repenser les institutions, structures d'intérêts, organisations matérielles que requiert le gouvernement de la transition.

Dans une première partie, l'article revient sur le cadrage des causes et des solutions de la crise écologique par les comportements individuels en montrant qu'il conduit à ignorer les trajectoires de nos sociétés qui ont inscrit la dépendance aux ressources et aux énergies fossiles au cœur de leurs conditions d'existence et de leurs institutions. L'article revient alors sur les apories de cette vision comportementale des enjeux climatiques et environnementaux. La deuxième section interroge les blocages rencontrés par l'action environnementale, identifiés sous l'angle des problèmes « d'acceptabilité sociale ». Nous expliquons qu'ils traduisent en réalité la faible prise en compte des fonctionnements sociaux dans la conception et la mise en œuvre des politiques de transition. Dans la troisième partie, nous montrons qu'en envisageant la transition essentiellement sous l'angle des efforts individuels à consentir, ces politiques ignorent les inégalités sociales qui fondent l'inégale distribution des disponibilités matérielles, infrastructurelles et statutaires des solutions bas-carbone. Enfin, dans la dernière partie, nous revenons sur la vision diffusionniste des politiques de transition, qui imaginent que le social se transforme à partir des changements de comportements individuels, ignorant que les choix des individus en faveur des options carbonées sont en réalité le produit des arrangements matériels et institutionnels de la société du carbone : le gouvernement de la transition nécessite alors un profond travail institutionnel. Les sciences sociales invitent à considérer l'ampleur des transformations structurelles, infrastructurelles, matérielles, et normatives nécessaires pour institutionnaliser la société et les comportements bas-carbone.

1. Un cadrage individuel des causes et des leviers de la crise écologique

L'identification des causes anthropiques du changement climatique a progressivement pris une traduction spécifique dans le champ scientifique comme dans le débat public. La faible présence des

³On peut penser par exemple aux récents débats autour de la notion d'Anthropocène ou de celle de transition.

sciences sociales dans les instances d'expertise n'a pas permis que cette cause anthropique soit envisagée de manière plus systémique, comme une cause sociale, c'est-à-dire liée aux fonctionnements des sociétés. Le rôle des « activités humaines » dans le réchauffement de la planète est devenu le socle d'une grille de lecture désignant la responsabilité des individus, de leurs comportements et de leurs modes de vie comme la cause de la situation. Plusieurs facteurs ont contribué à cela. Un premier est lié à la manière dont les enjeux se sont cristallisés dans les négociations internationales sur le climat pendant les Conférences des Parties (COP), et plus particulièrement en amont de la conférence de Copenhague en 2009, notamment lorsque les voix des pays du Sud se sont élevées pour mettre en cause les responsabilités différencierées des pays dans la contribution au réchauffement global (Aykut and Dahan, 2014; Aykut, Foyer et al., 2017). Certains pays du Sud, particulièrement exposés aux risques climatiques, pointent le rôle historique des États du Nord, dont les trajectoires d'émissions sont à la fois plus précoces et plus élevées en raison de leurs modes de vie. Un deuxième facteur, est lié à la diffusion d'instruments de calcul permettant de mesurer les empreintes carbone individuelles. Les techniques de quantification jouent, on le sait, un rôle majeur dans le cadrage des problèmes et de leurs solutions (Espeland and Stevens, 2009). Le glissement de ces responsabilités des États à celles des individus n'a rien d'anodin. Il invisibilise l'histoire des trajectoires nationales de chacun des pays concernés, c'est-à-dire les choix technologiques, énergétiques, économiques et politiques qui ont été faits et notamment les héritages coloniaux qui peuvent expliquer les inégalités globales (Chancel, 2022) et les écarts entre les modes de vie (Bhambra, 2021). Si les modes de vie diffèrent, c'est précisément en raison de leurs conditions historiques d'institutionnalisation : la crise écologique n'est pas une affaire de comportements mais bien une réalité sociale, politique et économique.

Ce cadrage de la problématique climatique par la responsabilité des individus face à leurs modes de vie s'est imposé à la fois dans l'expertise sur le climat, dans la décision publique et dans l'espace public. On le trouve décliné dans les discours médiatiques (Comby, 2015) et dans les démarches des ONG environnementales qui cherchent à changer

les modes de vie, aussi bien dans les pays du Nord (Comby and Dubuisson-Quellier, 2023) que dans ceux du Sud (Anantharaman, 2023). Les politiques publiques ont alors développé de manière privilégiée des interventions autour du gouvernement des conduites individuelles (Dubuisson-Quellier, 2018), allant des campagnes d'information aux écogestes, jusqu'aux incitations économiques (taxes, prêts à taux zéro, bonus), en passant par l'information du consommateur (label et scores) ou encore les *nudges*, et ce dans la plupart des pays occidentaux (Welch and Southerton, 2019).

Pourtant, les sciences sociales donnent une lecture bien différente des causes de la crise écologique : en pointant la manière dont les sociétés occidentales ont pensé et organisé leur rapport à la nature. Si la réflexivité des sociétés vis-à-vis des dégâts environnementaux dont elles sont responsables a bien accompagné les développements économiques, énergétiques ou industriels (Fressoz and Locher, 2020), les arbitrages ont largement privilégié les seconds sur les premiers. L'organisation politique et économique des sociétés autour des énergies fossiles (Mitchell, 2011), a moins ignoré qu'elle n'a écarté, voire domestiqué, les risques liés à cette « carbonification » (Fressoz and Pestre, 2013). Les régulations ont donné la priorité aux objectifs économiques et externalisé les coûts des dommages environnementaux dans les calculs d'optimisation (Jarrige and Le Roux, 2017).

Les trajectoires socio-économiques de nos sociétés se sont donc structurellement construites sur un usage abondant et faiblement problématisé des énergies fossiles et des ressources naturelles. Elles ont conduit à aménager et encourager, y compris grâce à l'action publique (Polanyi, 1983), les modes de vie carbonés (Stoll, 2023). Mobilité individuelle, alimentation industrielle, tourisme de masse, étalement urbain, accumulation et consommation de masse, qui forgent les modes de vie contemporains de la société d'abondance (Dubuisson-Quellier, 2022) et les standards de vie (Daumas, 2018) s'imposant du Nord au Sud (Wissen and Brand, 2021) sont structurellement émetteurs parce qu'ils résultent des choix de développement des sociétés occidentales qui ont privilégié ces options.

Les désordres climatiques et écologiques contemporains ne sont donc pas incidents, ce sont les risques que nos sociétés ont accepté de négliger. Les causes de la crise écologique ne sont pas humaines,

au sens où elles viendraient de comportements inhérents à la nature humaine, elles sont sociales parce qu'elles sont liées aux organisations collectives. Par conséquent, la transition ne peut se réduire à corriger des comportements individuels ici ou là, elle nécessite de penser fondamentalement les organisations sociales qui fondent ces comportements, comme nous allons le voir dans les parties suivantes.

2. Prendre en compte les conditions sociales des pratiques individuelles

Les experts du climat, comme les décideurs politiques, font souvent valoir que les solutions pour faire la transition ont été identifiées : il s'agit principalement de solutions techniques, de décarbonation, d'efficacité énergétique voire de sobriété. La mise en œuvre de ces solutions suppose que les individus changent leurs comportements, pour se déplacer, se chauffer, consommer. Mais les politiques de transition font le constat qu'il est difficile de changer les comportements. Elles interprètent alors ces écueils sous l'angle de l'acceptabilité sociale : ce sont les individus qui ne veulent pas faire la transition. Les comportements individuels deviennent à la fois la cause de la crise écologique, les leviers de la transition et ses principaux points de blocage.

Cette lecture ignore d'importants travaux en sciences sociales. L'approche en termes d'acceptabilité sociale masque en réalité le fait que les conditions sociales des conduites individuelles ont été laissées de côté.

La problématique de l'acceptabilité sociale contient une représentation très prométhéenne et déterministe de l'innovation et du changement, qui a été fortement critiquée par les sociologues des sciences et des techniques depuis près d'une cinquantaine d'années déjà (Callon, 1979). Dans cette représentation, l'innovation est vue comme la conception de solutions pensées « en chambre », considérées comme neutres socialement ou politiquement et s'apparentant à des modules que l'on vient ajouter à l'existant. Ainsi, les formules telles que « sortir des fossiles », ou encore « décarboner » indiquent que l'enjeu est de retirer la brique carbone aux arrangements existants oubliant qu'en réalité les comportements sont totalement dépendants de celle-ci. Les travaux en sciences sociales, dans

le champ de la théorie des pratiques (Dubuisson-Quellier and Plessz, 2013) ont particulièrement bien documenté les conditions de développement des pratiques sociales. Celles-ci sont encastrées dans des cadres matériels qui les rendent possibles et ont permis leur développement. La mobilité automobile s'est ainsi coconstruite en même temps que l'aménagement du territoire qui fait de la voiture aujourd'hui une condition d'accès quasiment indispensable à l'emploi, à la consommation et aux loisirs. Les déterminants de ces pratiques sociales ne procèdent pas de choix économiques mais englobent aussi les infrastructures matérielles, les normes et les compétences ou encore les logiques statutaires (Shove, 2010). Comme nous l'avons vu précédemment, les sociétés occidentales se sont construites sur et avec le carbone, elles n'ont pas d'autres modes d'existence : le retrait de la brique carbone suppose donc de repenser l'ensemble des fondements des organisations socio-économiques actuelles.

La notion d'acceptabilité sociale correspond à un mode spécifique de régulation publique du développement technologique (Barbier and Nadaï, 2015). L'idéologie technocratique sur laquelle il repose considère que la mise au point d'une solution technique ou d'un dispositif fiscal est dépourvue de toute composante sociale. Sa neutralité met cette solution au-dessus de tout soupçon et l'enjeu est alors de convaincre les individus de son adoption. Pourtant, les travaux dans le champ des *Science and technology studies* (STS) ont montré depuis de nombreuses années que les techniques ne sont pas neutres (Latour, 1992) mais reflètent des structures d'intérêt, des rapports politiques, des visions du monde et des valeurs (Latour and Woolgar, 1986) dont les ont dotés ceux qui les ont développées. Elles incorporent ce que Madeleine Akrich appelle des scripts, c'est-à-dire des hypothèses et représentations sur leurs usagers (Akrich, 1987). Ces représentations, conçues à partir des savoirs profanes des concepteurs, correspondent à des formes d'inscription du social (Akrich et al., 1988) dans les solutions techniques ou fiscales. Par exemple, le dispositif de la taxe carbone repose sur l'hypothèse selon laquelle les individus sont essentiellement guidés par le signal prix pour leurs choix de mobilité, en forte contradiction avec les travaux des sciences sociales qui montrent plutôt le poids des structures sociales (Demoli and Lannoy, 2019).

De même, l'augmentation de l'efficacité énergétique des moteurs a été imaginée comme une solution pour faire baisser les émissions de GES liées à l'automobile, ignorant par là même la forte valeur sociale acquise par l'automobile dans la société du carbone (Kaufman, 2017) et qui produira les effets rebonds observés.

Par conséquent, les blocages constatés dans la mise en œuvre des politiques de transition fondées sur les changements de comportement tiennent moins à des questions d'acceptabilité sociale qu'à l'insuffisante prise en compte des conditions sociales des conduites individuelles. Elles reposent sur de mauvaises hypothèses quant aux raisons pour lesquelles les individus font ce qu'ils font, parce qu'elles réduisent ces pratiques à des comportements, animés par des mécanismes économiques ou cognitifs, que l'incitation ou l'information pourraient modifier, et laissent de côté les réalités infrastructurelles, matérielles, culturelles et statutaires, dont ces pratiques sociales sont devenues dépendances. Ces résultats ouvrent ainsi sur une question fondamentale des politiques de transition qui concerne les conditions d'accessibilité sociale et matérielle aux options favorables à l'environnement.

3. Prendre en compte les inégalités pour aménager l'accessibilité sociale et matérielle aux solutions bas-carbone

Le développement des approches comportementales traduit le poids croissant qu'ont pris ces dernières années, les travaux en psychologie et en économie comportementales dans l'expertise climatique et de manière plus générale dans l'intervention publique (Bergeron et al., 2018). Ces approches insistent sur les déterminants économiques, psychologiques et cognitifs de l'action. Informer les individus, concevoir des dispositifs incitatifs ou déjouer leurs biais cognitifs apparaissent alors comme les meilleurs moyens de changer les comportements individuels. Les politiques publiques en matière de consommation durable, qui se déploient dans de nombreux pays, privilégiennent largement ces types d'instruments (Welch and Southerton, 2019).

Ces politiques sont aujourd'hui loin d'avoir prouvé leur efficacité parce qu'elles s'en remettent à des déterminants de l'action individuelle qui évacuent des mécanismes plus structurels et

infrastructurels que nous avons mentionnés plus haut et qui sont bien étudiés par les sciences sociales (Greene and Rau, 2018). Plus fondamentalement, en élaborant une norme d'éco-citoyenneté (Ginsburger, 2020), elles tendent à distinguer les citoyens selon leur bonne volonté environnementale, produisant de profonds clivages au sein de la société. Mais elles négligent le fait que la distribution des accès à ces comportements vertueux est inégale au sein de la société.

Les inégalités environnementales sont en effet des dimensions structurantes pour les politiques de transition (Larrère, 2017; Deldrè, 2020). Dans la littérature, elles sont identifiées sous quatre angles (Deldrè, 2015). Les inégalités de participation renvoient à l'inégale contribution des citoyens à la définition des politiques environnementales (Barbier, 2005), pour des raisons de place nous ne les aborderons pas en détail ici. Les inégalités d'exposition concernent la manière dont les individus subissent les dommages environnementaux : certaines catégories, comme les plus modestes ou les personnes fragiles, y sont sur-exposées (Claeys et al., 2017), même si, selon les configurations d'habitat, l'exposition ne diminue pas toujours avec le revenu (Grislain-Lemetry et al., 2024). Les inégalités de contribution rendent compte des différences d'émission de gaz à effet de serre selon les pratiques. Les ménages les plus modestes sont beaucoup moins contributeurs que les ménages aisés, c'est principalement lié au fait qu'ils ont moins de voitures, prennent moins l'avion, ont des logements plus petits et moins d'argent à dépenser dans la consommation (Coulangeon et al., 2023). Pour autant, ces inégalités de contribution ne relèvent pas uniquement de choix individuels ou de l'expression d'une plus ou moins bonne volonté environnementale. Elles tiennent aux contraintes dans lesquelles les pratiques des individus sont encastrées. Par exemple, le lieu de vie, urbain ou rural joue sur les modes de déplacement, les kilomètres parcourus et les accès aux transports en commun, mais aussi sur la taille du logement et les types de chauffage (Pottier et al., 2020). Ainsi, le revenu n'explique pas à lui seul les comportements et les niveaux d'émissions qui leur sont associés, ceux-ci, dépendent aussi fortement de dimensions structurelles (politiques du logement et de l'aménagement du territoire, prix du foncier, équipements en chauffage, poids du parc locatif), et infrastructurelles (réseaux routiers, transports collec-

tifs, habitat) sur lesquels les individus n'ont pas toujours de prise.

Enfin, le dernier type d'inégalités est crucial à prendre en compte pour penser l'action climatique, il concerne l'effort face aux politiques de transition (Beaussier et al., 2024). Ces inégalités sont moins étudiées et nécessiteraient aujourd'hui un surcroit d'investissement en recherche. La littérature disponible montre toutefois sans ambiguïté que les plus modestes sont ceux auxquels les politiques de transition actuelles demandent le plus. Ces inégalités d'effort sont liées à plusieurs facteurs. Certains sont de nature économique. Ils tiennent à la structure des budgets des plus modestes et au poids important qu'y représentent les dépenses contraintes (énergie, logement, transport) qui sont par nature émettrices. Par conséquent, les ménages modestes ont moins de capacités d'adaptation aux renchérissements de ces consommations et sont plus vulnérables face à ces politiques qui jouent sur le signal prix (Ginsburger, 2023). En outre, ces ménages disposent rarement de la trésorerie nécessaire pour acheter les équipements de chauffage ou les véhicules les moins émetteurs. D'autres facteurs sont plus structurels et sont liés à la disponibilité et à l'accessibilité des options alternatives aux comportements carbonés : les ménages modestes sont souvent plus éloignés des centres urbains mieux dotés en offres de transport public, ils sont plus souvent locataires et dépendants des équipements de chauffage déjà installés (CNLE, 2024), ils sont fortement contraints par les stratégies d'offre des constructeurs automobiles qui privilégient l'électrification des gros véhicules. En conséquence, les ménages pauvres, dont on vient de voir qu'ils sont déjà les plus exposés aux risques climatiques et les moins contributeurs aux émissions, cumulent de nombreuses contraintes face aux politiques de décarbonation (Ginsburger, 2024). On a ici un cadre d'injustice particulièrement frappant qui ne saurait se résoudre simplement en aménagement des accompagnements aux mesures régressives et qui explique les clivages sociaux autour des enjeux de transition (Arndt et al., 2022; Blavier, 2021).

Par conséquent, l'action climatique doit travailler à aménager l'accessibilité matérielle et sociale aux options moins carbonées, en travaillant sur l'offre et les infrastructures. Cela suppose également d'avoir une meilleure compréhension des dynamiques du changement social.

4. Penser l'institutionnalisation de la société bas-carbone pour faire la transition

Une troisième aporie de cette vision de la transition est qu'elle repose sur une conception du changement social de type diffusionniste qui ne correspond pas aux connaissances des sciences sociales. Les politiques de transition, en comptant massivement sur les changements de comportements individuels, considèrent que la société se transformera au fur et à mesure que les comportements bas carbone seront adoptés par un nombre croissant de personnes. Il s'agit donc d'organiser les mécanismes de l'influence de proche en proche.

Une telle vision n'est pas réaliste. Comme nous venons de le voir dans les parties précédentes, d'une part, tous les comportements ne sont pas également accessibles à tous les individus, d'autre part, les comportements individuels dépendent d'aménagements, d'organisations sociales, politiques et économiques et de processus d'institutionnalisation qui les ont rendus légitimes, accessibles et valorisés. Par exemple, la mobilité automobile n'est pas le produit de la diffusion et de l'imitation de comportements d'automobilistes. Ce qui a permis l'adoption massive de l'automobile c'est l'aménagement d'un réseau routier, d'une offre automobile et le développement de pratiques de consommation, de loisirs et de tourisme fortement dépendantes de la mobilité automobile (Cohen, 2004; Devienne, 2020). C'est bien ce qui rend la mobilité automobile non seulement incontournable aujourd'hui, mais légitime et aspirationnelle. Les individus en sont très dépendants tout en y aspirant, la mobilité automobile est à la fois contraintante et libératrice : la question du choix y est très relative. Les comportements sont par conséquent bien plus des résultantes que des leviers du changement social lorsqu'il s'agit de produire des évolutions profondes. Ils doivent leur adoption large aux mécanismes d'institutionnalisation qui les ont rendus possibles, accessibles et légitimes.

Les modes de vie occidentaux ne se sont donc pas façonnés à partir de dynamiques d'imitation réciproque, mais bien sous l'effet de processus de normalisation (Dubuisson-Quellier, 2022). Le consumérisme est la résultante d'une histoire longue dans laquelle le principe du productivisme a joué un rôle central. Inscrit dans une importante tradition intellectuelle (Audier, 2019; Charbonnier, 2020), le

productivisme s'est alimenté des développements techniques, de l'usage intensif des ressources naturelles et des énergies fossiles mais aussi de savoirs économiques qui en ont fait la promotion (Stoll, 2023; Albritton Jonsson and Wennerlind, 2023; Mitchell, 2011). Les gains de productivité obtenus grâce aux énergies fossiles ont été majoritairement reconvertis dans l'augmentation des niveaux de production. Les modèles d'affaires des entreprises ont alors dès le XIXe siècle progressivement privilégié l'option du volume pour produire la rente. La construction des indicateurs de richesse, et plus singulièrement encore du Produit intérieur brut (PIB), donneront une force politique considérable à cette économie politique après la Deuxième Guerre Mondiale, en inscrivant au cœur du pilotage macroéconomique la nécessité d'une augmentation continue de la production comme source principale de la richesse des nations et du bien-être des populations (Schmelzer, 2016).

La croissance continue de la production devient ainsi la pierre angulaire des fonctionnements économiques, ce qui nécessite dans le même temps d'organiser l'augmentation, elle aussi continue, de la consommation. Il faut parvenir à écouter une production qui devient vite excédentaire à mesure que la demande est saturée : donc vendre à ceux qui n'ont pas encore, en élargissant socialement ou géographiquement les marchés, mais aussi vendre à ceux qui ont déjà, en valorisant l'accumulation ou le renouvellement (Guien, 2025). Les techniques du marketing naissent précisément dans le contexte particulier de la surproduction des matières agricoles aux Etats-Unis dans les années 1930, afin d'aider à écouter les marchandises produites en abondance (Cochoy, 1995). Les constructeurs automobiles américains inventent dans les années 1950, le renouvellement annuel des modèles, qui permet de continuer à vendre des voitures neuves même lorsque les ménages aisés sont déjà équipés, créant ainsi un marché de l'occasion capable d'alimenter les dynamiques aspirationnelles des milieux plus modestes. Les luttes statutaires deviennent l'un des principaux leviers du développement de la consommation de masse (Roscœ and Isenhour, 2021; Dubuisson-Quellier, 2025). Le consumérisme n'est donc pas le produit de comportements déviants, mais bien celui d'un arrangement collectif largement organisé et convenu dans lequel l'accumulation matérielle est jugée indispen-

sable à la santé économique des pays comme au bien-être des individus.

Si les entreprises ont joué un rôle majeur dans la normalisation de la consommation d'abondance, la force sociale que celle-ci acquiert doit aussi beaucoup aux politiques publiques qui l'encouragent et la légitiment (Dubuisson-Quellier, 2022). Ainsi, les politiques de crédit (Prasad, 2012), d'accession à la propriété, de relance, de soutien à certaines filières industrielles ou agricoles, ou de prime à la casse en sont des exemples. Plus fondamentalement, le consumérisme est au cœur des contrats sociaux des États-Providence, qui adossent le bien-être individuel au développement économique (Cohen, 2004; Saujot et al., 2024).

Par conséquent, d'une part, il est particulièrement difficile de sortir des modes de vie consuméristes, lorsque l'ensemble de l'environnement institutionnel les favorise, les encourage, les récompense et fonde sur eux les existences aussi bien individuelles que collectives. D'autre part, le système consumériste, très fortement institutionnalisé et verrouillé, ne se défera pas parce que quelques-uns renonceront à en adopter les modes de vie. Pour faire advenir des comportements favorables à la transition écologique, il est nécessaire d'en institutionnaliser les conditions sociales. Cela suppose un important travail institutionnel permettant de refondre un nouveau contrat social qui redéfinisse nos organisations collectives (Saujot et al., 2024). Nous avons besoin pour cela d'une ingénierie sociale alimentée par la recherche en sciences sociales.

5. Conclusion

Les sciences sociales sont faiblement reprises dans l'expertise sur le climat comme dans les politiques publiques, et plus largement dans les discours autour de l'écologie (Comby and Dubuisson-Quellier, 2023). Cette mise à distance n'est pas surprenante et traduit des mécanismes, bien connus des sciences sociales elles-mêmes, liés à la hiérarchie des savoirs, à leur plus ou moins grande compatibilité épistémologique avec les autres secteurs des sciences ou encore à certains risques politiques associés à leur dimension critique (Jouzel, 2019; Henry, 2021). Mais la faible prise en compte des savoirs sur le social dans les politiques de transition est à la fois problématique et risquée. En effet, la crise écologique n'est pas un accident ou

un effet collatéral, elle est consubstantielle des trajectoires des sociétés humaines et tient au rapport d'exploitation de la nature qu'elles ont privilégié (Latour, 2017; Descola, 2005). Cette réalité impose une lecture de la crise climatique comme un fait social, dont la résolution ne saurait se passer des connaissances sur le social.

Cela suppose de comprendre les mécanismes par lesquels les organisations et modes de vie de la société du carbone ont été façonnés, se sont imposés et ont acquis une robustesse sociale qui les rend inertIELS. Ces modes de vie sont aujourd'hui au cœur d'interdépendances de natures structurelle, institutionnelle et matérielle complexes qu'il s'agit de comprendre et de défaire par un travail institutionnel qui engage des politiques et des investissements publics et privés. Mais ces interdépendances ont aussi défini des règles du jeu, distribué inégalement les gains et les coûts, ce qui constraint aujourd'hui fortement le changement : les gagnants affichant une nette préférence pour le statu quo. Par conséquent, les changements institutionnels que nécessite le gouvernement de la crise écologique appellent aussi des débats de nature démocratique tant sur le contrat social qui nous permet de faire société que sur notre rapport à la nature.

Déclaration d'intérêts

L'auteur ne travaille pas, ne conseille pas, ne possède pas de parts, ne reçoit pas de fonds d'une organisation qui pourrait tirer profit de cet article, et n'a déclaré aucune autre affiliation que son organisme de recherche.

Références

- Akrich, M., « Comment décrire les objets techniques? », *Tech. Cult.* (1987), no. 9, p. 49-64.
- Akrich, M., M. Callon and B. Latour, « A quoi tient le succès des innovations? 1 : L'art de l'intéressement; 2 : Le choix des porte-parole Gérer et Comprendre », *Ann. Mines* (1988), no. 11 & 12, p. 4-17 & 14-29.
- Albritton Jonsson, F. and C. Wennerlind, *Scarcity : a History From the Origins of Capitalism to the Climate Crisis*, Harvard University Press: Cambridge, 2023.
- Anantharaman, M., *Recycling Class*, MIT Press: Cambridge, 2023.
- Arndt, C., D. Halikiopoulou and C. Vrakopoulos, « The centre-periphery divide and attitudes towards climate change measures among Western Europeans », *Environ. Politics* 32 (2022), no. 3, p. 381-406.
- Audier, S., *L'âge productiviste. Hégémonie Prométhéenne, Brèches et Alternatives Écologiques*, La Découverte: Paris, 2019.
- Aykt, S. and A. Dahan, *Gouverner le climat? Vingt ans de Négociations Internationales*, Presses de la FNSP: Paris, 2014.
- Aykt, S., J. Foyer and E. Morena, *Globalizing the Climate : COP21 and the Climatization of Global Debates*, Routledge: Londres, 2017.
- Barbier, R., « Quand le public prend ses distances avec la participation. Topiques de l'ironie ordinaire », *Nat. Sci. Soc.* 13 (2005), no. 3, p. 258-265.
- Barbier, R. and A. Nadaï, « Acceptabilité sociale : partager l'embarras », *Vertigo* 15 (2015), no. 3.
- Beaussier, A.-L., T. Chevalier and B. Palier, « Qui supporte le coût de la transition environnementale? Penser les inégalités face aux risque sociaux liés au changement climatique », *R. Fr. Affaires Soc.* 1 (2024), p. 207-230.
- Bergeron, H., P. Castel, S. Dubuisson-Quellier, J. Lazarus, E. Nouguez and O. Pilmis, *Le biais comportementaliste*, Presses de Sciences Po: Paris, 2018.
- Bhambra, G. K., « Narrating inequality, eliding empire », *Br. J. Sociol.* 72 (2021), no. 1, p. 69-78.
- Blavier, P., *Gilets jaunes, la révolte des budgets contraints*, PUF: Paris, 2021.
- Boström, M. and R. Lidskog, *Environmental Sociology and Social Transformation. Key Issues*, Routledge: London, 2024.
- Callon, M., « L'État face à l'innovation technique : le cas du véhicule électrique », *Rev. Fr. Sci. Pol.* 29 (1979), no. 3, p. 426-447.
- Chancel, L., « Global carbon inequality over 1990–2019 », *Nat. Sustainable* (2022), no. 5, p. 931-938.
- Charbonnier, P., *Abondance et liberté : une histoire environnementale des idées politiques*, La Découverte: Paris, 2020.
- Claeys, C., A. Arnaud and M. L. Lambert, « The impact of legal vulnerability on environmental inequalities. A case study of coastal populations in Guadeloupe (French Antilles) », *Acad. Sci. Geosci.* 349 (2017), p. 351-358.
- CNLE, *Faire de la Transition un Levier de L'inclusion Sociale. L'impact Social de L'écologie*, 2024. Paris.
- Cochoy, F., *Une histoire du marketing : Discipliner l'économie de marché*, La Découverte: Paris, 1995.
- Cohen, L., *A Consumers' Republic : the Politics of Mass Consumption in Postwar America*, Vintage Books: New York, 2004.
- Comby, J.-B., *La question climatique : Genèse et Dépolitisation d'un Problème Public*, Raisons d'Agir: Paris, 2015.
- Comby, J.-B. and S. Dubuisson-Quellier, *Mobilisations Écologiques*, La Vie des Idées, Presses Universitaires de France: Paris, 2023.
- Coulangeon, P., Y. Demoli, M. Ginsburger and I. Petev, *La conversion écologique des français : Contradictions et Clivages*, PUF: Paris, 2023.
- Daumas, J.-C., *La révolution Matérielle : une Histoire de la Consommation, France XIX^e–XX^e siècle*, Flammarion: Paris, 2018.
- Deldrèvre, V., *Pour une sociologie des inégalités environnementales*, Peter Lang: Bruxelles, 2015.
- Deldrèvre, V., « La fabrique des inégalités environnementales en France », *Rev. OFCE* 165 (2020), p. 117-144.
- Demoli, Y. and P. Lannoy, *Sociologie de l'automobile*, La Découverte, Collection Repères: Paris, 2019.
- Descola, P., *Par-delà Nature et Culture*, Gallimard: Paris, 2005.

- Devienne, E., *La ruée vers le sable : Une histoire environnementale des plages de Los Angeles au XXI siècle*, Éditions de la Sorbonne: Paris, 2020.
- Gouverner les conduites*, (Dubuisson-Quellier, S., ed.), Presses de Sciences Po: Paris, 2018.
- Dubuisson-Quellier, S., « How does affluent consumption come to consumers? A research agenda for exploring the foundations and lock-ins of affluent consumption », *Consum. Soc.* **1** (2022), no. 1, p. 31-50.
- Dubuisson-Quellier, S., « Consumer markets : the affluent economy and the social stratification of consumption », in *Research Handbook on the Sociology of Consumption* (Jennifer, S. M., ed.), Edward Edgar Publishing: London, 2025. (à paraître).
- Dubuisson-Quellier, S. and M. Plessz, « La théorie des pratiques. Quels apports pour l'étude sociologique de la consommation? », *Sociologie* **4** (2013), no. 4, p. 451-469.
- Espeland, W. and M. Stevens, « A sociology of quantification », *Eur. J. Sociol.* **49** (2009), no. 3, p. 401-436.
- Fressoz, J.-B., F. Gruber, F. Locher and G. Quenet, *Introduction à l'histoire de l'environnement*, Coll. Repères Histoire, La Découverte: Paris, 2014.
- Fressoz, J.-B. and F. Locher, *Les révoltes du ciel : Une histoire du changement climatique (XVe-XXe siècle)*, Seuil: Paris, 2020.
- Fressoz, J.-B. and D. Pestre, in *Risque et société du risque depuis deux siècles : Du risque à la menace. Penser la catastrophe* (Bourg, D., P.-B. Joly and A. Kaufmann, eds.), Presses Universitaires de France: Paris, 2013, p. 17-36.
- Ginsburger, M., « De la norme à la pratique écocitoyenne. Position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté », *Rev. Fr. Sociol.* **61** (2020), no. 1, p. 43-78.
- Ginsburger, M., *L'écologie en pratiques : consommation ordinaire et inégalités en France depuis les années 1980*, Thèse de Sociologie, Institut d'études Politiques de Paris, 2023.
- Ginsburger, M., « Les marges de manœuvre des ménages dans la transition écologique : entre empreinte carbone et contraintes sur la décarbonation », *LIEPP Policy Brief* (2024), no. 76.
- Greene, M. and H. Rau, « Moving across the life course : a biographic approach to researching dynamics of everyday mobility practices », *J. Consum. Cult.* **18** (2018), no. 1, p. 60-82.
- Grislain-Lemetry, C., J. Sikou and A. Sotura, « Urban heat island and inequalities : evidence from French cities », in *Working Papers INSEE*, 2024.
- Guén, J., *Le Désir de Nouveautés : l'obsolescence au cœur du Capitalisme (XVe-XXIe siècle)*, La Découverte: Paris, 2025.
- Henry, E., *La fabrique des non-problèmes, ou comment éviter que la politique s'en mêle*, Presses de Sciences Po: Paris, 2021.
- Jarrige, F. and T. Le Roux, *La contamination du monde : une histoire des pollutions à l'âge industriel*, Seuil: Paris, 2017.
- Jouzel, J.-N., *Pesticides. Comment ignorer ce que l'on sait*, Presse de Sciences Po: Paris, 2019.
- Kaufman, V., *Rethinking Mobility : Contemporary Sociology*, Routledge: London, 2017.
- Larrère, C., *Les Inégalités Environnementales*, Coll. La vie des idées, PUF: Paris, 2017.
- Latour, B., *Aramis ou l'amour des techniques*, La Découverte: Paris, 1992.
- Latour, B., *Où atterrir, Comment s'orienter en politique*, La Découverte: Paris, 2017.
- Latour, B. and S. Woolgar, *Laboratory Life : The Construction of Scientific Facts*, Princeton University Press: Princeton, 1986.
- Les sociétés face aux défis climatiques*, (Maljean-Dubois, S., S. Vermeersch and A. Deboulet, eds.), CNRS: Paris, 2024.
- Mitchell, T., *Carbon Democracy : Political Power in the Age of Oil*, Verso Books: New York, 2011.
- Polanyi, K., *La Grande Transformation, aux origines politiques et économiques de notre temps*, Gallimard: Paris, 1983.
- Pottier, A., E. Combet, J.-M. Cayla, S. de Lauretis and F. Nadaud, « Qui émet du CO₂? Panorama critique des inégalités écolos en France », *Rev. OFCE* **169** (2020), no. 2, p. 73-132.
- Prasad, M., *The land of too much : American Abundance and the Paradox of Poverty*, Harvard University Press: Cambridge, 2012.
- Consumption, Status and Sustainability : Ecological and Anthropological Perspectives*, (Roscoe, P. and C. Isenhour, eds.), Cambridge University Press: Cambridge, 2021.
- Saujot, M., M. Bet, S. Abdallah, M. Bengtsson and C. Rogers, *Vers un contrat social pour le XXI^e siècle – Comment en sommes-nous arrivés là? Une brève histoire des contrats sociaux des XIX^e et XX^e siècles en France et au Royaume-Uni*, Iddri & Hot or Cool: Paris, 2024.
- Schmelzer, M., *The hegemony of growth : The OECD and the Making of the Economic Growth Paradigm*, Cambridge University Press: Cambridge, 2016.
- Shove, E., « Beyond the ABC : climate change policy and theories of social change », *Environ. Plann. A* **42** (2010), no. 6, p. 1273-1285.
- Stoll, M., *Profit. An Environmental History*, Polity Press: Cambridge, 2023.
- Welch, D. and D. Southerton, « After Paris : transitions for sustainable consumption », *Sustain. Sci. Pract. Policy* **15** (2019), no. 1, p. 31-44.
- Wissen, M. and U. Brand, *The Imperial Mode of Living : Everyday Life and the Ecological Crises*, Verso Books: New York, 2021.