



Observatoire du bilan carbone des ménages

Une enquête Ipsos / Logica Business Consulting pour **GREEN INSIDE**

Mars 2011



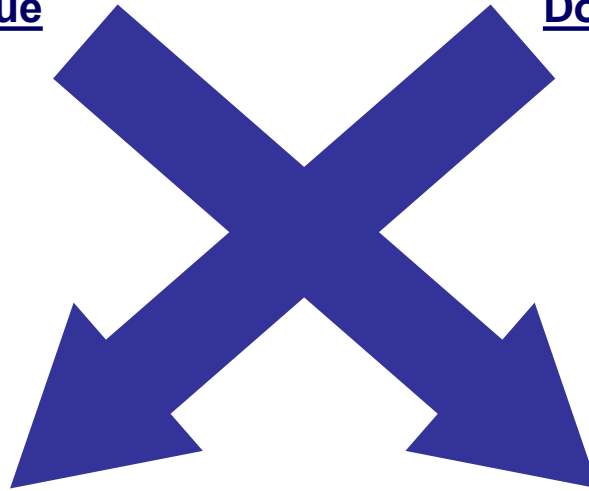
Objectif de l'Observatoire



Croiser régulièrement la mesure du Bilan Carbone© avec la socio-démographie des ménages et des variables d'opinion

Facteurs d'impact écologique

- Le logement
- L'équipement
- Les transports
- L'alimentation



Données socio-démographiques

- Age,
- Taille du foyer,
- Type d'habitat,
- Catégorie d'agglomération,
- CSP

Variables d'opinion

- Sensibilité environnementale
- Intention d'action



Afin de proposer des pistes d'actions concrètes permettant de réduire le Bilan Carbone© des ménages et de mesurer leur impact

Sondage effectué pour :

Green Inside

Echantillon :

2036 personnes, constituant un échantillon national représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.

Date du terrain :

Du 26 mai au 3 juin 2010.

Méthode :

Echantillon représentatif des ménages français interrogé par internet.

Méthode des quotas : sexe, âge, profession du chef de famille, taille du foyer, catégorie d'agglomération et région.



RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

1^{ère} PARTIE : Evaluation du bilan carbone des Français

Les principaux enseignements de l'Observatoire

L'Observatoire du Bilan Carbone des Ménages est un outil extrêmement innovant qui n'a aujourd'hui aucun équivalent en termes de dispositif d'enquête. Il est le fruit d'une collaboration unique entre Ipsos, Green Inside, Danone, Mercur et l'Ademe. Issues d'une étude de très grande envergure réalisée auprès d'un panel de 2000 ménages représentatifs de la population française, les informations récoltées via l'Observatoire ont permis aux analystes de véritablement scanner les foyers français sur les trois grands postes sur lesquels il est aujourd'hui possible de recueillir des données fiables via un dispositif d'enquête : les transports, le logement et l'alimentation.

L'Observatoire du Bilan Carbone des Ménages a d'abord vocation à dresser un panorama complet du bilan carbone des foyers et donc non seulement à déterminer les niveaux d'émissions moyens de Co2 au sein de chacun des postes des ménages mais aussi à identifier très précisément ceux au sein desquels ils affichent aujourd'hui les niveaux les plus élevés et les plus bas en termes de bilan carbone.

Toutefois, les objectifs poursuivis par l'Observatoire vont bien au-delà. Il a aussi vocation à scruter et à identifier les populations qui affichent aujourd'hui les comportements les plus et les moins vertueux en termes d'émissions. Il s'agit de dresser les profils des ménages en fonction de leur Bilan Carbone. Pour Ipsos, Green Inside et l'ensemble des partenaires, l'outil mis en place devait permettre de savoir s'il existe aujourd'hui des variables permettant de différencier les ménages ayant un bon bilan carbone par rapport à ceux affichant un mauvais bilan carbone et le cas échéant, de les identifier.

Pour ce faire, l'Observatoire du Bilan Carbone des Ménages a d'abord procédé à un screening approfondi de l'ensemble des membres des 2000 foyers interrogés : en termes de profil sociodémographique, de niveau d'équipement, de comportements de consommation, de transports... Toutefois, le dispositif est allé au-delà en cherchant à disposer d'une évaluation relativement précise de la sensibilité environnementale de chacune des personnes en charge des achats au sein des ménages. A partir de l'ensemble de ces données disponibles, les analystes de l'Observatoire ont cherché à comprendre quels étaient actuellement les critères clivants en termes de bilan carbone des ménages et notamment à comprendre le poids et l'importance des profils sociologiques, des habitudes et comportements et surtout de la sensibilité environnementale.

I – La répartition du bilan carbone des ménages français : les transports génèrent le plus d'émissions de CO₂, loin devant tous les autres

Au sein du Bilan Carbone des ménages, le transport est aujourd'hui le poste qui pèse le plus lourd loin devant le logement et l'alimentation : le bilan carbone global moyen des ménages des foyers mesuré par l'Observatoire se situe aujourd'hui à environ 7 388Kg Co₂ par individu. Les résultats sont sans appel et montrent que le poste transport est aujourd'hui celui qui pèse le plus puisqu'il constitue à lui seul plus de la moitié des émissions des en termes de répartition au sein des foyers (54%, soit 3 972 Kg Co₂ par individu). Il arrive loin devant le logement (30% de l'ensemble des émissions – 2 258 Kg Co₂ par individu) et surtout l'alimentation (22%). A priori, la question de la nécessité d'agir très fortement sur le poste transports pour réduire le niveau des émissions ne semble même plus se poser, ce poste pesant aujourd'hui plus de trois fois plus que l'alimentation.

Le poste transport est essentiellement impacté par l'automobile mais aussi par l'avion : sans surprise, l'usage des véhicules personnels est à l'origine de la très grande majorité des émissions de CO₂ au sein du poste transports (79%). Quant aux transports en commun, ils ne comptent au sein de la répartition moyenne que pour 1% d'entre elles. Rappelons qu'il s'agit là d'un chiffre global et qu'une part très nombreuse des foyers français n'a aujourd'hui pas recours aux transports en commun (parce qu'elle ne le peut pas ou ne le souhaite pas). La différence entre les niveaux d'émission des deux types de transports n'en demeure pas moins impressionnante. Toutefois, l'Observatoire pointe aussi l'importance qu'ont actuellement les transports en avion dans le bilan carbone des foyers et des individus. En répartition, ils pèsent aujourd'hui pour 19% des émissions du poste transport. Ce poids des voyage en avion est surtout très variable en fonction du profil des foyers et des individus.

En ce qui concerne le logement, les principaux postes d'émission sont l'énergie et le chauffage : dans ce domaine, l'Observatoire montre que la très grande majorité des émissions au sein des foyers français sont générées par l'énergie et le chauffage (84% - 1906 Kg Co₂ par individu). Même si l'impact des équipements n'est nullement négligeable (16%), il influe beaucoup moins sur les niveaux des émissions générées par le logement.

Le poste alimentation est celui qui pèse le moins : il représente aujourd'hui 16% de l'ensemble des émissions. Celles induites par le lait et la viandes sont les plus importantes, devant les eaux/sodas/bières et vins (15%). La consommation de fruits et légumes (4%), ainsi que celle de poissons ont un impact beaucoup plus faible (3%).

II – Des niveaux moyens d'émissions qui ne doivent pas occulter des réalités très différentes en fonction des niveaux de revenus, des catégories socioprofessionnelles, de la taille du foyer et de l'âge

Les foyers disposant des niveaux de revenus les plus élevés affichent des bilans carbone globalement plus mauvais que la moyenne : l'impact des loisirs. La quantité de CO₂ induite par la consommation des ménages est clairement croissante avec le niveau de vie et plus spécifiquement avec la capacité à consommer des loisirs. Ainsi, le bilan carbone par individu est notablement plus élevé au sein des foyers des cadres supérieurs (8580 Kg Co₂ par individu contre 7388 Kg Co₂ pour l'ensemble). Ils affichent notamment une nette différence dans le domaine des transports avec des niveaux d'émissions sensiblement plus élevés (5249 Kg Co₂ par individu contre 3972 Kg Co₂ pour l'ensemble) et plus spécifiquement dans les transports loisirs (avion et essentiellement l'avion) qui pèsent pour 38% de leur bilan global (contre seulement 18% pour l'ensemble). D'ailleurs, l'analyse détaillée des profils des personnes considérées comme ayant un mauvais bilan carbone au sein de l'Observatoire (> 7320 Kg Co₂ par individu), montre que les catégories de revenus les plus aisées y sont sur représentées (22% des foyers ayant un revenu de plus de 3000 €) alors qu'elles sont sous-représentées au sein de celles considérées comme ayant un bon bilan carbone (<4392 Kg Co₂ par individu), elles ne sont que 13% d'entre elles.

A contrario, les catégories socioprofessionnelles et les tranches de revenus plus modestes affichent des niveaux d'émissions moindres : les foyers des professions intermédiaires, des employés et des ouvriers ont aujourd'hui des bilans carbone relativement proches (respectivement 6585, 6657 et 6828 Kg Co₂ par individu). Ils se positionnent ainsi en dessous du bilan carbone global de la population. Les niveaux d'émissions sont toujours situés en dessous de la moyenne pour les deux postes principaux générant le plus d'émissions de CO₂. C'est le cas pour les transports et surtout pour le logement.

Néanmoins, du point de vue de la précarité énergétique, la part de la consommation énergétique reste plus forte chez les ménages avec les revenus les plus modestes. Ainsi les ouvriers sont les plus fragiles en cas de hausse du coût de l'énergie (1089 KgCo₂/K€), et les retraités (663 KgCo₂/K€) et cadres supérieurs (704 kgCo₂/K€) les plus épargnés

Les retraités affichent aussi un bilan carbone plus élevé que la moyenne : un impact fort du logement : Au sein de cette catégorie de la population, le bilan carbone atteint aujourd'hui 8143 Kg Co2 par individu contre 7388 Kg Co2 par individu pour l'ensemble des Français. Toutefois, à la différence des cadres, ce n'est pas tant les transports qui impactent sur leurs émissions, que le logement. Leur bilan carbone sur ce poste est le plus élevé de tous (3011 Kg Co2 par individu contre 2258 Kg Co2 pour l'ensemble).

Il est certain que deux critères jouent ici simultanément. D'abord, les émissions dues à un chauffage plus intense du logement sont très certainement plus importantes chez les personnes âgées. Ensuite et surtout, l'Observatoire montre que l'une des variables les plus clivantes en termes de niveaux d'émissions de CO2 est la taille du foyer. Plus celle-ci est importante, plus le bilan carbone est bon. Or les retraités vivent plus fréquemment que les autres dans des foyers de 1 ou 2 individus seulement. La présence d'enfants y est logiquement plus rare et la survenue du décès du conjoint, plus fréquente.

Les niveaux d'émissions des tranches d'âge les plus jeunes et les plus âgées sont plus importants que la moyenne : corollaire direct du phénomène décrit ci-dessus, les foyers au sein desquels les chefs de famille sont les plus âgés émettent plus d'émissions de CO2 que les autres. Entre la tranche d'âge des 45-54 ans et celle des 55-65 ans, le niveau d'émission augmente en moyenne de 2171 Kg Co2 et passe de 6510 à 8681 Kg Co2. Au-delà des 65 ans et plus, il augmente encore pour atteindre 9092 Kg Co2. Logiquement, c'est sur le poste logement que les niveaux d'émissions sont un peu plus importants que la moyenne (3621 contre 2258 Kg Co2 pour l'ensemble) mais aussi sur le transport (4167 contre 3972 Kg Co2 pour l'ensemble) et plus particulièrement les voyages en avion (ils représentent 31% de leurs émissions dans le domaine des transports contre 19% pour l'ensemble). Toutefois, les plus âgés ne sont pas les seuls en cause. Les 18-24 ans affichent aussi des niveaux d'émissions supérieurs à la moyenne (8373 contre 7388 Kg Co2 pour l'ensemble). Pour ces derniers, ce sont essentiellement les transports et particulièrement les véhicules personnels qui impactent sur leurs émissions de CO2. On note que les plus jeunes comme les plus âgés affichent aussi des niveaux d'émissions de CO2 légèrement supérieurs aux autres sur le poste alimentation (1349 et 1305 Kg Co2 contre 1159 pour l'ensemble, sur ce poste).

Le facteur le plus clivant : la taille du foyer. De fait, il s'agit aujourd'hui de l'élément le plus discriminant. Au fur et à mesure que le nombre de personnes au sein du foyer augmente, les niveaux des émissions de CO₂ se trouvent en quelque sorte « mutualisés ». Ainsi, si les foyers d'une personne affichent aujourd'hui un bilan carbone très élevé de 10 685 Kg Co₂ par individu (contre 7388 Kg Co₂ pour l'ensemble). Il diminue très fortement pour les personnes vivant au sein de foyers de deux personnes (7093 Kg Co₂ par individu), il passe même en dessous du bilan carbone d'ensemble. Il continue de chuter pour les personnes issues de foyers de 3 et 4 personnes (respectivement 5436 et 4612 Kg Co₂ par individu) pour atteindre 3221 Kg Co₂ pour les individus vivant au sein de foyers de 5 personnes et plus. Autre illustration de ce phénomène, la proportion des foyers d'une personne au sein de la population des ménages considérés au sein de l'Observatoire comme ayant un « mauvais » bilan carbone (> 7320 Kg Co₂) est de 55%. A contrario, elle n'est que de 13% parmi ceux ayant un « bon » bilan carbone (<4392 Kg Co₂). Logiquement, on observe l'impact de la taille du ménage sur l'ensemble des postes (les transports, le logement et l'alimentation). Les foyers d'une personne font véritablement exploser le niveau des émissions de CO₂. Là encore, il convient de garder à l'esprit que l'ensemble des variables sont fréquemment liées entre elles et interdépendantes les unes des autres : le statut de retraité, l'âge élevé et le fait d'être seul au sein de son foyer sont des variables connexes.

Le cas à part de l'alimentation, un poste sur lequel seule la taille du foyer semble être un critère réellement discriminant en termes de niveaux d'émissions de CO₂ : de fait, pour des raisons déjà explicitées, seule le nombre de personnes au sein du ménage a aujourd'hui des conséquences réelles sur le bilan carbone de l'alimentation (la mutualisation des coûts génère une baisse du bilan carbone au fur et à mesure que la taille du foyer augmente). Pour le reste, les résultats de l'Observatoire semblent montrer que les autres critères ont peu d'impact. L'âge, on l'a vu, a un impact mais il reste modéré et la catégorie socioprofessionnelle tout comme le niveau de revenu ou même de diplôme jouent peu. Plusieurs explications peuvent être ici proposées. D'abord, le poste alimentaire pèse moins que les autres, il est aussi moins discriminant (tout le monde doit s'alimenter).

En termes de bilan carbone, l'agglomération idéale serait-elle comprise entre 100 000 et 200 000 habitants ?

Globalement, plus la taille de l'agglomération est faible, plus le niveau des émissions de Co2 a aujourd'hui tendance à augmenter. L'impact des usages liés à l'automobile y est légèrement plus important (84% pour les individus habitant dans les agglomérations de moins de 20 000 habitants contre 82% pour celles de 20 000 à 99 999, 81% pour celles de 100 000 à 199 999 habitants et seulement 72% pour les plus grosses, celles de 200 000 habitants et plus).

Le bilan carbone des plus petites catégories d'agglomérations (moins de 20 000 habitants) est d'ailleurs le plus élevé : 4352 Kg Co2 contre 3495 Kg Co2 pour celles comprises entre 100 000 et 199 999 habitants, soit un différentiel de 675 Kg Co2. Dans le même temps, malgré un impact moindre des usages liés à l'automobile, les plus grosses catégories d'agglomérations affichent aujourd'hui un bilan carbone très légèrement supérieur à celui des agglomérations comprises entre 100 000 et 200 000 habitants. De fait, c'est au sein des catégories d'agglomération les plus peuplées que le poids du transport aérien est le plus lourd (26% de la totalité des émissions liées au transport contre seulement 17% pour celles de 100 000 à 200 000 habitants).

Les modes de vie au sein des agglomérations comprises entre 100 000 et 200 000 habitants semblent réussir à mêler de façon harmonieuse un usage légèrement moins important de la voiture et une utilisation moins fréquente des transports aériens.

III – La question de l'impact de la sensibilité environnementale sur le bilan carbone : un lien avéré mais encore très modéré

La sensibilité environnementale des personnes interrogées est majoritaire mais encore modérée. L'une des autres grandes spécificités de l'Observatoire du Bilan Carbone des ménages est non seulement d'avoir interrogé au sein du foyer principalement responsables des achats (c'est-à-dire les personnes les plus à mêmes de répondre aux questions ayant trait à la consommation et aux comportements de l'ensemble du ménage) mais aussi d'avoir cherché d'une part à mesurer leur sensibilité environnementale et d'autre part à déterminer l'existence de liens entre cette sensibilité et les niveaux d'émissions de Co2.

Sur les 16 affirmations qui leur étaient proposées afin de mesurer leur sensibilité aux problématiques environnementales, 13 d'entre elles recueillent un assentiment majoritaire. Toutefois, il convient de modérer ces résultats apparemment très bons. Sur la quasi-totalité des affirmations, les personnes interrogées se montrent « plutôt » d'accord avec elles. La sensibilité existe, elle est très majoritaire mais aussi très modérée. En moyenne, les personnes interrogées se sont montrées « tout à fait » d'accord avec seulement 3,9 affirmations sur 16.

Premier point positif, les affirmations ayant trait à la nécessité de s'investir personnellement dans la sauvegarde de l'environnement sont celles qui recueillent les niveaux d'assentiment les plus élevés. Les personnes interrogées déclarent très majoritairement qu'ils sont prêts à changer pour agir davantage pour l'environnement (88% d'accord mais seulement

29% de tout à fait). Ils considèrent de la même façon que même s'il n'y a pas de concertation, les gestes qu'ils peuvent faire individuellement sont vraiment utiles pour préserver l'environnement (87%) ou encore que ne pas trier ses déchets est un acte de mépris à son encontre (86%). Juste derrière, là encore très groupées, viennent les affirmations ayant trait aux craintes de catastrophes et à la fin de la planète. Ils estiment que l'activité humaine est responsable en grande partie du réchauffement de la planète (83%), que la fonte de la calotte glaciaire et la montée des eaux vont entraîner à moyen termes l'engloutissement de territoires (81%) ou encore que les conséquences du réchauffement climatique ont déjà eu des conséquences irrémédiables pour la faune et la flore (78%). On notera toutefois avec intérêt que l'affirmation suivant laquelle le réchauffement climatique est un fait scientifiquement prouvé (75% sont d'accord) suscite plus de doutes que ses conséquences qui pour beaucoup sont avérées.

Là où les résultats sont moins bons, c'est que toutes les affirmations ayant trait à des gestes de consommation et de modification de comportements arrivent en queue de classement. Ils sont en effet moins nombreux à être d'accord pour dire que lorsqu'ils font leurs courses, ils cherchent autant que possible les produits présentés comme plus respectueux de l'environnement (68%), qu'ils achètent le plus possible des produits avec un label de respect de l'environnement (58%), que l'information relative à l'impact environnemental des produits de consommation courante est fiable (seulement 48%) ou encore qu'ils seraient prêts à payer plus cher des produits dont ils auraient l'assurance qu'ils sont plus respectueux de l'environnement (45%).

A partir de ces résultats, Ipsos a pu élaborer un scoring et confronter les niveaux de sensibilité environnementale des individus à leur bilan carbone : l'exercice est relativement simple, il s'agit d'accorder un certain nombre de points à chaque personne interrogée et en fonction de son niveau plus ou moins élevé de sensibilité environnementale, de décider de la catégorie dans laquelle elle doit être placée. Trois classes ont ainsi été créées. Celle regroupant les personnes ayant une sensibilité médiocre (« tout à fait d'accord » avec un nombre d'affirmations compris entre 0 et 1), celle des individus affichant une sensibilité moyenne (« tout à fait d'accord » avec un nombre d'affirmations compris entre 2 à 5) et celles ayant une sensibilité bonne (6 affirmations et plus). Ensuite, les analystes d'Ipsos et de Green Inside ont observé les bilans carbone des différentes catégories pour déterminer s'ils variaient en fonction de la sensibilité environnementale.

Le lien entre sensibilité environnementale et niveau d'émissions de CO2 est avéré mais reste aujourd'hui encore très modéré : Globalement, l'Observatoire permet de montrer qu'il existe aujourd'hui un impact du niveau de sensibilité environnementale sur le bilan carbone. Toutefois, il y a très peu de différences entre les niveaux d'émissions des personnes ayant une sensibilité « médiocre » et celles ayant une sensibilité « moyenne » (respectivement 7555 et 7479, soit seulement 76 Kg Co2 de différences. Les personnes affichant un « bon » niveau de proximité avec l'environnement ont certes un meilleur bilan carbone que celles ayant une sensibilité « moyenne » mais là encore, la différence est réelle mais pas très importante (7066 Kg Co2 par individu); Enfin, si l'on se penche sur la population des individus ayant une sensibilité environnementale très bonne, on note que leur bilan carbone est de 6883 Kg Co2 par individu, soit seulement 672 Kg Co2 de moins que les individus ayant un très mauvais bilan carbone.

Dans le détail, les résultats de l'Observatoire montre que lien est un peu plus marqué sur le poste transports : les personnes ayant une bonne sensibilité environnementale affichent un bilan carbone de 3801 Kg Co2 par individu contre 4093 Kg Co2 pour ceux ayant une sensibilité médiocre (soit un différentiel de 292). On retrouve cette différence sur le poste logement mais plus atténuée (seulement 211 Kg Co2 entre les deux types de sensibilité). Enfin, il est quasiment inexistant sur l'alimentation puisque les personnes ayant une sensibilité médiocre affichent un bilan carbone équivalent (voire un peu moindre) à celui des individus ayant un bon niveau de sensibilité (1142 contre 1155 kg Co2).

La répartition du bilan carbone au sein de chacun des postes ne varie pas beaucoup en fonction du niveau de sensibilité environnementale. A titre d'exemple, au sein du poste logements, la répartition des émissions entre énergie, chauffage et équipements est quasiment identique entre les personnes affichant une sensibilité environnementale « médiocre » et celles ayant une sensibilité « bonne » (respectivement 85% et 84% pour l'énergie chauffage et 15% et 16% pour l'équipement).

Les raisons expliquant l'impact modéré de la sensibilité environnementale sur le bilan carbone : D'abord le poids du poste transports. L'une des premières explications réside dans la répartition même des émissions de Co2 au sein des différents postes. Aujourd'hui, celui des transports est celui qui pèse le plus lourd (pour rappel, 54% de l'ensemble des émissions des individus). Or, on sait que dans ce domaine, les comportements ne peuvent évoluer que lentement (notamment en raison des habitudes prises ou du réseau de transports en commun mis à disposition).

L'importance des voyages en avion au sein du bilan carbone : il n'en demeure pas moins vrai que même au sein du poste transports, certains comportements pèsent pour beaucoup et plus spécifiquement dans le domaine des transports en avion. Ainsi, les foyers ne voyageant pas affichent un bilan carbone transports relativement modéré (3100 contre 3972 Kg Co2 pour l'ensemble).

Le fait de vivre au sein d'un foyer « petit voyageur » (entre 1 à 3 voyages en avion par an et par foyer) augmente très fortement le bilan carbone du poste transport (4955 Kg Co2, soit 983 Kg de plus que l'ensemble). Enfin, au sein des foyers « grands voyageurs » (au moins 4 voyages en avion par an), le nombre de trajets en avion fait véritablement exploser le niveau des émissions de CO2 (7126 Kg Co2, le double du bilan carbone des « non voyageurs »). Les voyages en avion représentent 60% de leur bilan carbone transports.

Sur le poste alimentation, l'existence de réelles difficultés pour réduire les niveaux de consommation : ici, il convient de partir d'un truisme : tout le monde est bien obligé de se nourrir. Cette vérité incontournable énoncée, on comprend bien qu'il est plus difficile pour les consommateurs de réaliser des efforts sur ce poste spécifique. La difficulté est d'autant plus importante que les habitudes comportementales sont probablement plus difficiles à changer.

C'est ce que viennent confirmer les résultats de l'Observatoire : seule une petite minorité de responsables des achats au sein des foyers affirment qu'ils pourraient réduire leur consommation de produits surgelés (10% mais 20% disent le faire déjà), de viande (9% mais 24% le affirment déjà le faire) et de poisson (7% et 16% qui le feraient déjà).

Plus ancrée dans les modes de consommations, seulement 6% des personnes interrogées affirment qu'elles pourraient diminuer leur consommation de produits laitiers (6% et 12% qui affirment le faire déjà) alors même que ces derniers représente une part importante des émissions générées par le poste alimentation. En ce qui concerne les produits bio, leur potentiel reste fort puisqu'aujourd'hui seulement 9% disent en acheter déjà (et 6% pourraient le faire systématiquement ou presque).

IV – Les actions dans lesquelles les ménages sont les plus prêts à s'investir pour diminuer leur niveau d'émissions de Co2 : d'abord sur le poste logement

D'abord des gestes et des investissements au sein du poste logement (équipements et énergie): c'est en effet sur le poste logement que les responsables des achats interrogés estiment le plus pouvoir s'investir pour générer une amélioration de leur bilan carbone. Ce sont aussi ceux qui sont aujourd'hui les plus connus, qui ont aussi souvent fait l'objet des plus grandes campagnes de sensibilisation.

Ils citent en priorité ceux permettant de réduire l'impact environnemental des équipements comme éteindre les appareils plutôt que de les laisser en veille (39% pourraient s'engager à le faire systématiquement ou presque), acheter des produits en fonction de leur étiquette énergie (38%), renouveler moins souvent les équipements (28%) ou encore faire réparer vos équipements plutôt que de les jeter (27%).

Le potentiel des gestes permettant de diminuer la consommation d'énergie et d'eau est aussi relativement important, car là encore, ils sont plutôt bien connus des personnes interrogées. Ils citent en priorité le fait d'éteindre les lumières dès qu'ils quittent une pièce (39% pourraient s'engager à le faire systématiquement ou presque – 56% disent déjà le faire), l'utilisation des ampoules basse consommation (34% - 46% disent déjà le faire), de réducteurs de débit pour l'eau ou encore la diminution de la taille de la chasse d'eau (30%). Les résultats de l'Observatoire montrent surtout que la réduction de la température du logement tout comme la diminution du nombre de bains et de la durée des douches sont les actions les moins plébiscitées : seule une personne sur cinq serait prête à réduire systématiquement ou presque la température de chauffage à 19°C et à 16°C la nuit dans les pièces de vie (26% mais 33% affirment le faire déjà) et à diminuer le nombre de bains et la durée des douches (25% mais 38% disent le faire déjà).

En ce qui concerne les investissements logement, il semble que la réalisation de travaux d'isolation ait un potentiel aujourd'hui modéré. De fait, près de 31% des foyers interrogés disent en avoir déjà fait. Par ailleurs, la crise économique a aussi probablement généré des reports d'investissements souvent perçus comme très coûteux (8% envisagent cet investissement à court terme et 14% à moyen terme).

L'installation de panneaux solaires ne semble pas non plus susciter aujourd'hui un très fort engouement, que ce soit pour chauffer (18% l'envisagent mais le plus souvent à moyen terme) ou pour produire de l'électricité (13% dont 12% à moyen terme).

Dans le domaine des transports, le potentiel des véhicules hybrides et électriques est indéniable même s'il reste encore très modéré : l'évaluation du potentiel d'investissement des ménages dans des véhicules plus propres est l'une des grandes questions actuelles. Premier enseignement, lorsqu'on leur parle d'investissements potentiels dans un véhicule, ils choisissent en priorité de remplacer leur ancien véhicule par un plus petit, moins polluant : 13% disent l'avoir déjà fait (les primes ont très certainement joué un rôle moteur) mais seulement 7% l'envisagent à court terme, la plupart préférant programmer cet achat à moyen terme (26%).

Là aussi, la crise économique a très probablement généré des reports d'achat, du court terme au moyen terme. Le choix d'investir dans un véhicule électrique ou hybride vient plus loin. Seulement 1% disent en avoir déjà acheté un et 2% affirment prévoir de le faire à court terme. Le potentiel immédiat reste donc très faible et leur coût très élevé a probablement un impact sur ce dernier. Pour autant, 22% affirment envisager un tel achat à moyen termes. Un chiffre qui exprime peut-être plus un intérêt pour le type de véhicules qu'une véritable volonté d'en acquérir un à moyen terme.

Le niveau d'investissement potentiel dans des actions plus respectueuses de l'environnement n'a aujourd'hui aucun impact sur le bilan carbone : autant l'Observatoire du Bilan Carbone des Ménages a permis de mesurer un impact relativement faible mais réel de la sensibilité environnementale sur le niveau des émissions de Co2, autant il ne permet pas aujourd'hui de dire qu'il y a un lien entre le souhait de faire plus d'efforts et le bilan carbone affiché.

V – Identification des postes sur lesquels agir en priorité

Au-delà des pistes d'action testées dans cette première vague de mesure de l'Observatoire, et inspirées essentiellement par les campagnes de sensibilisation actuelle, l'Observatoire permet d'identifier les postes sur lequel il est pertinent d'agir en priorité pour baisser significativement le Bilan Carbone® à travers l'analyse de l'écart type. En effet, plus le coefficient de variation est important sur une réponse, plus les comportements peuvent être infléchis, alors que les postes où la variation est faible recèlent peu de gain potentiel.

Ainsi, le poste transport est non seulement le poste le plus important en volume, mais aussi le plus important en terme de coefficient de variation (154%). Le poste avion en particulier (354%), ce qui vient confirmer les analyses précédentes.

Pour le poste logement, la dispersion des réponses reste forte (116%), en particulier sur l'énergie/chauffage (134%).

Le poste alimentation, en revanche, connaît une dispersion plus faible (49%), confirmant la encore les analyses précédentes.

VI – Les principales conclusions de la 1^{ère} vague de l'Observatoire du Bilan Carbone des Ménages

Au sein des ménages français, le bilan carbone actuel moyen d'un individu calculé à partir des informations dont nous disposons serait de 14 179 Kg Co₂. Ce dernier est généré pour plus de moitié par le poste transports (54%), loin devant le logement (30%) et l'alimentation (16%).

L'Observatoire a permis de montrer qu'au sein du poste transport, l'impact des voyages en avion est extrêmement important. Les foyers au sein desquels le nombre annuel de voyages en avion est égal ou supérieur à quatre, ont un bilan carbone transport de 7126 Kg Co₂ contre 3972 Kg Co₂ pour l'ensemble des foyers français. La quantité de CO₂ émise par les ménages croît avec le niveau de vie : en termes de catégorie socioprofessionnelle, on note une surreprésentation des cadres et des retraités au sein des populations ayant les plus mauvais bilans carbone. A l'opposé, les ouvriers, les employés et les professions intermédiaires sont plus fréquemment surreprésentés au sein des catégories ayant les meilleurs bilans carbone. Le niveau d'émission de Co₂ augmente aussi avec le revenu.

Les classes d'âge les plus jeunes et les plus âgées sont aujourd'hui aussi surreprésentées au sein des populations ayant les plus mauvais bilans carbone. Mais aujourd'hui, le facteur le plus clivant est la taille du foyer : plus elle augmente, moins le niveau d'émission par individu est élevé. Les personnes vivant seules sont celles qui aujourd'hui, quel que soit le poste considéré, ont les niveaux d'émissions de CO₂ les plus élevés.

L'impact de la sensibilité environnementale sur le niveau des émissions est aujourd'hui perceptible mais très modéré. Les personnes ayant la plus forte sensibilité affichent un bilan carbone seulement « un peu meilleur » que celles ayant une sensibilité médiocre. Cela ne veut pas dire que la sensibilisation soit inutile, loin s'en faut. L'Observatoire montre aujourd'hui que les gestes sur lesquels nos compatriotes pourraient le plus s'engager, sont bien souvent ceux ayant fait de campagnes d'information et de sensibilisation.

Par ailleurs, pour être efficace, il semble pertinent d'agir en priorité sur les transports et le logement.

VII – Et après ? Quelles sont les prochaines étapes de l'Observatoire du Bilan Carbone des ménages ?

En mettant en place cet Observatoire, Danone, Mercur et Green Inside ont souhaité pouvoir disposer d'un dispositif leur permettant de proposer des actions permettant de diminuer le bilan carbone des ménages français. Cette 1^{ère} vague d'enquête a permis de dresser un premier vrai panorama, non seulement des attitudes et des comportements des foyers en termes de bilan carbone mais aussi des facteurs ayant un impact réel sur les niveaux d'émissions de Co2.

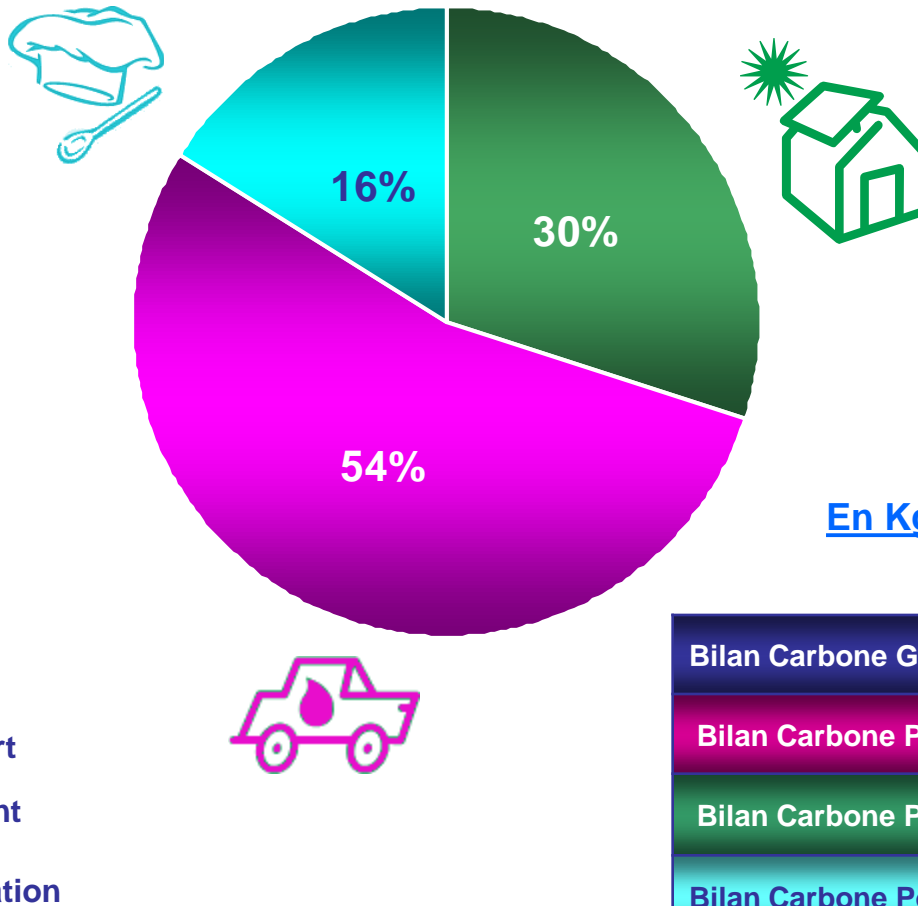
Pour les partenaires de l'Observatoire, l'objectif est désormais de réfléchir à partir des pistes dégagées via l'analyse des résultats afin de proposer des mesures concrètes permettant de réduire le bilan carbone des ménages.

Ainsi, face à l'importance prépondérante du facteur taille du foyer mis en lumière par l'enquête, nos premières réflexions nous poussent à imaginer les ressorts qui pourraient accroître la mutualisation. Il s'agit de permettre aux foyers qui sont aujourd'hui les plus isolés mais aussi les plus forts émetteurs de Co2, de réduire le niveau de leur bilan carbone. L'objectif est ambitieux car les résultats de l'Observatoire montre aussi que dans de très nombreux cas, ces foyers d'un seul individu sont en fait constitués de personnes âgées et retraitées, vivant seules. Derrière le sujet de la nécessaire mutualisation des ressources et des biens au sein de ces ménages, on voit poindre aussi la problématique des solidarités intergénérationnelles et des leviers qu'il convient aujourd'hui d'activer pour les renforcer.

Toutefois, 2011 verra aussi le lancement de la 2^{ème} vague de l'Observatoire. Il s'agira bien entendu de comprendre les évolutions comportementales des foyers, de déterminer si leur bilan carbone a évolué et si oui d'identifier non seulement sur quels postes des ménages mais aussi grâce à quels leviers. Surtout, la 2^{ème} vague de l'Observatoire aura vocation à identifier encore plus précisément les gestes et les actions que les ménages sont aujourd'hui prêts à entreprendre, sur la base des résultats de la 1^{ère} vague, et quels impacts leurs engagements pourraient avoir sur leur bilan carbone.

Bilan carbone global des ménages : le transport est le poste qui pèse le plus lourd, loin devant le logement et l'alimentation

Répartition par grands postes



Bilan carbone moyen

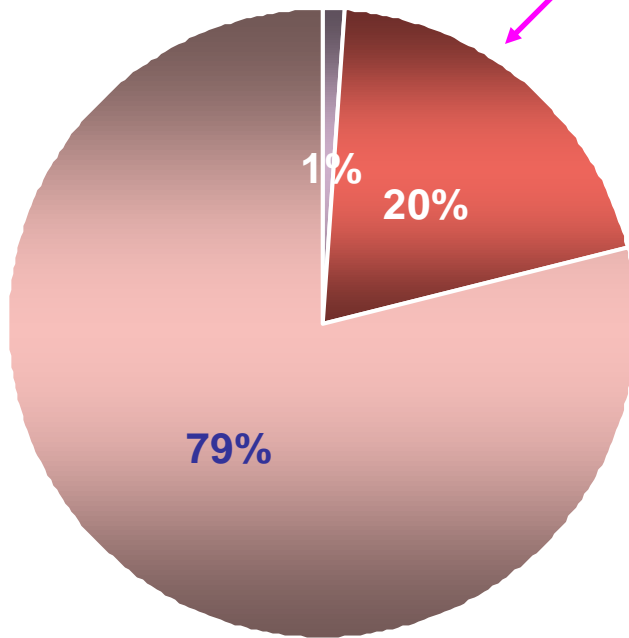
En KgCO² / an

	Par foyer	Par individu
Bilan Carbone Global	14 179	7 388
Bilan Carbone Poste Transport	7 765	3 972
Bilan Carbone Poste Logement	4 087	2 258
Bilan Carbone Poste Alimentation	2 327	1 159

Au sein du poste transports : le véhicule personnel est le principal facteur d'émission, devant les voyages en avion

Répartition
poste
TRANSPORT

Dont avion : 19%



Répartition
poste
TRANSPORT -
détail

En KgCO² / an

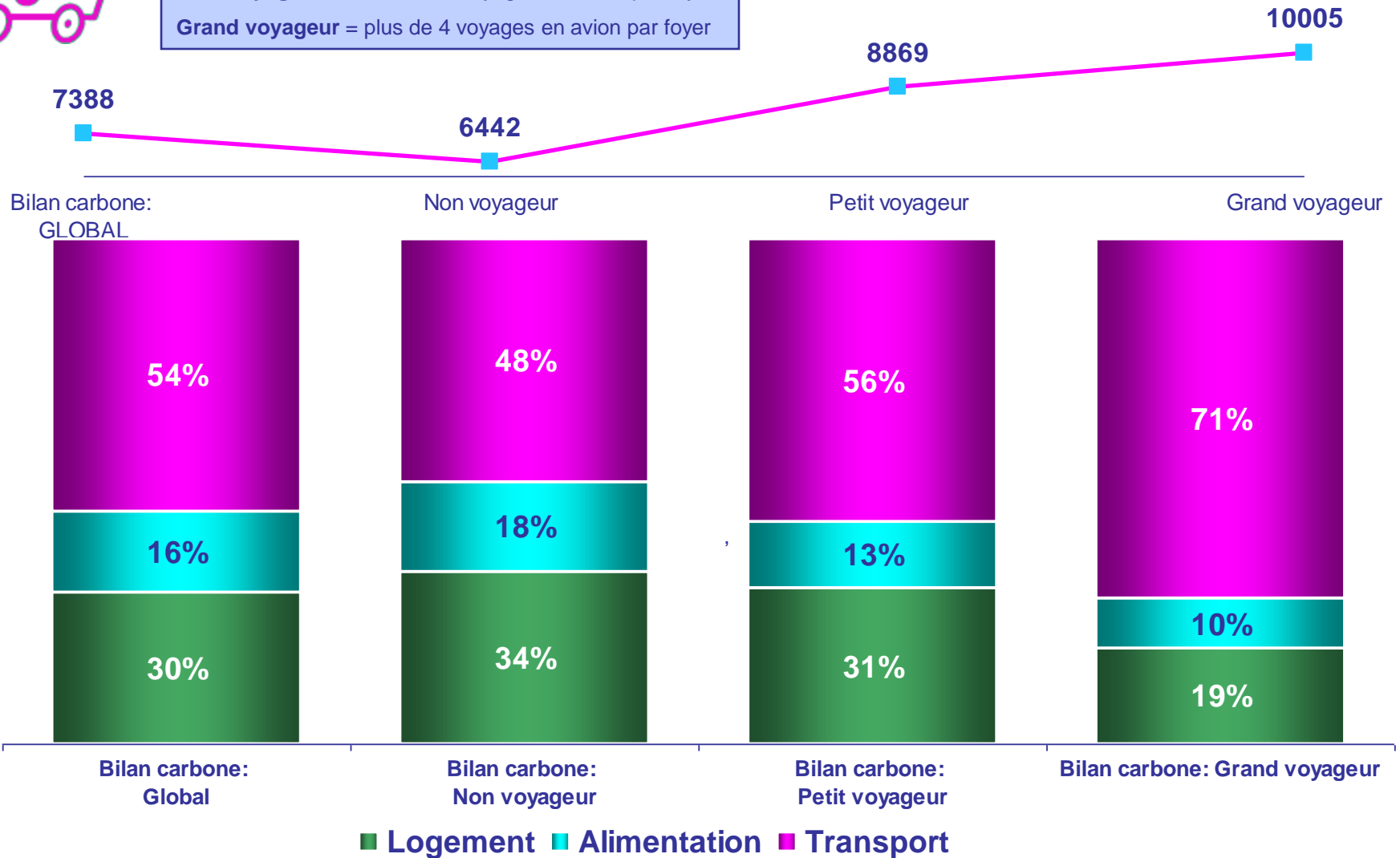
	Par foyer	Par individu
Bilan Carbone Poste Transport	7 765	3 972
Transports en commun	143	53
Transports loisirs: Avion / Train	1 518	777
Véhicule	6 104	3 142

- Transports en commun
- Transports loisirs : Avion/Train
- Véhicule personnel

Sur le poste transports : L'impact des voyages en avion sur le bilan carbone global est fort

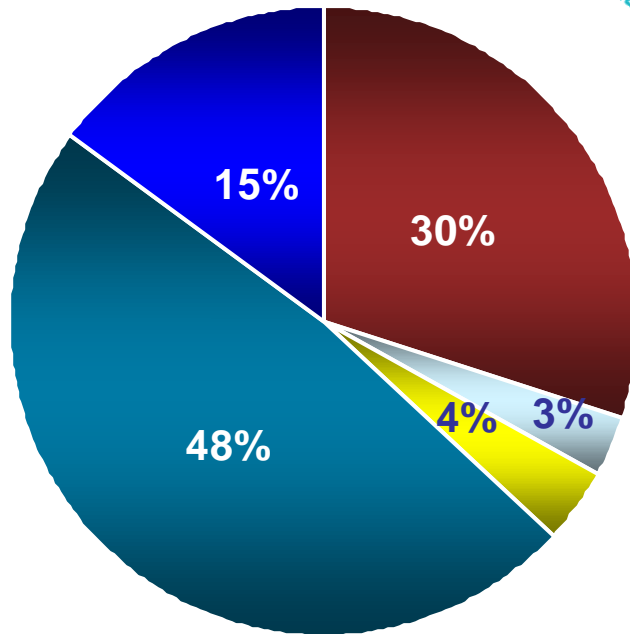


Non voyageur = 0 voyage en avion par foyer
Petit voyageur = entre 1 et 3 voyages en avion par foyer
Grand voyageur = plus de 4 voyages en avion par foyer



Au sein du poste alimentation : les produits animaux génèrent plus de 80% des émissions de Co2

Répartition Poste ALIMENTATION



- Viande
- Poisson
- Fruits et légumes
- Produits laitiers
- Eau/Sodas/Bières/Vins



Répartition Poste ALIMENTATION - détail

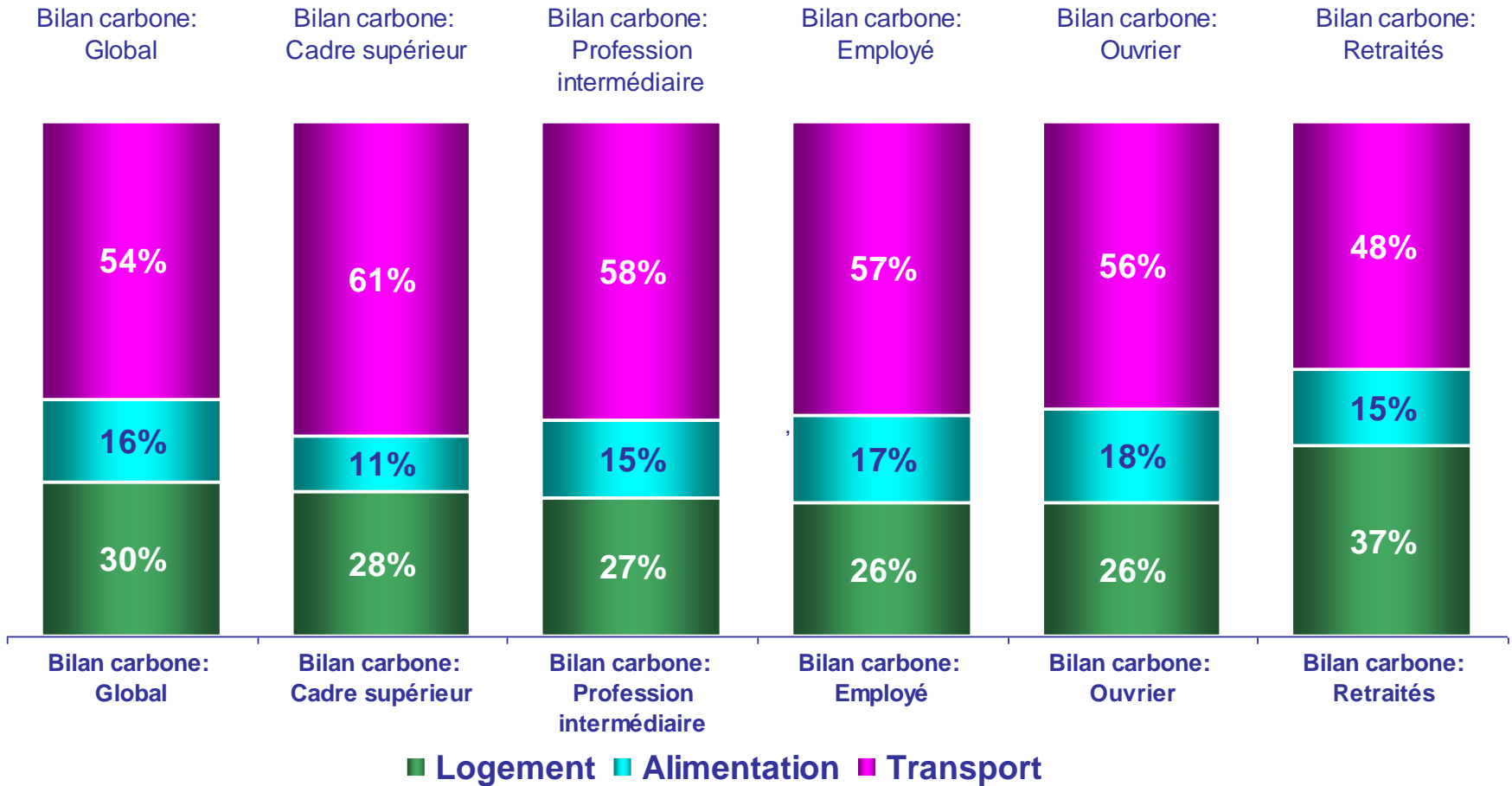
En KgCO ² / an	Répartition	
	Par foyer	Par individu
Bilan Carbone Poste Alimentation	2 327	1 159
Viande	736	346
Poisson	59	33
Fruits et Légumes	78	42
Produits laitiers	1111	557
Eau /Sodas/Bières/Vins	343	181

2^{ème} PARTIE : Un bilan carbone global qui ne doit pas occulter des réalités très différentes

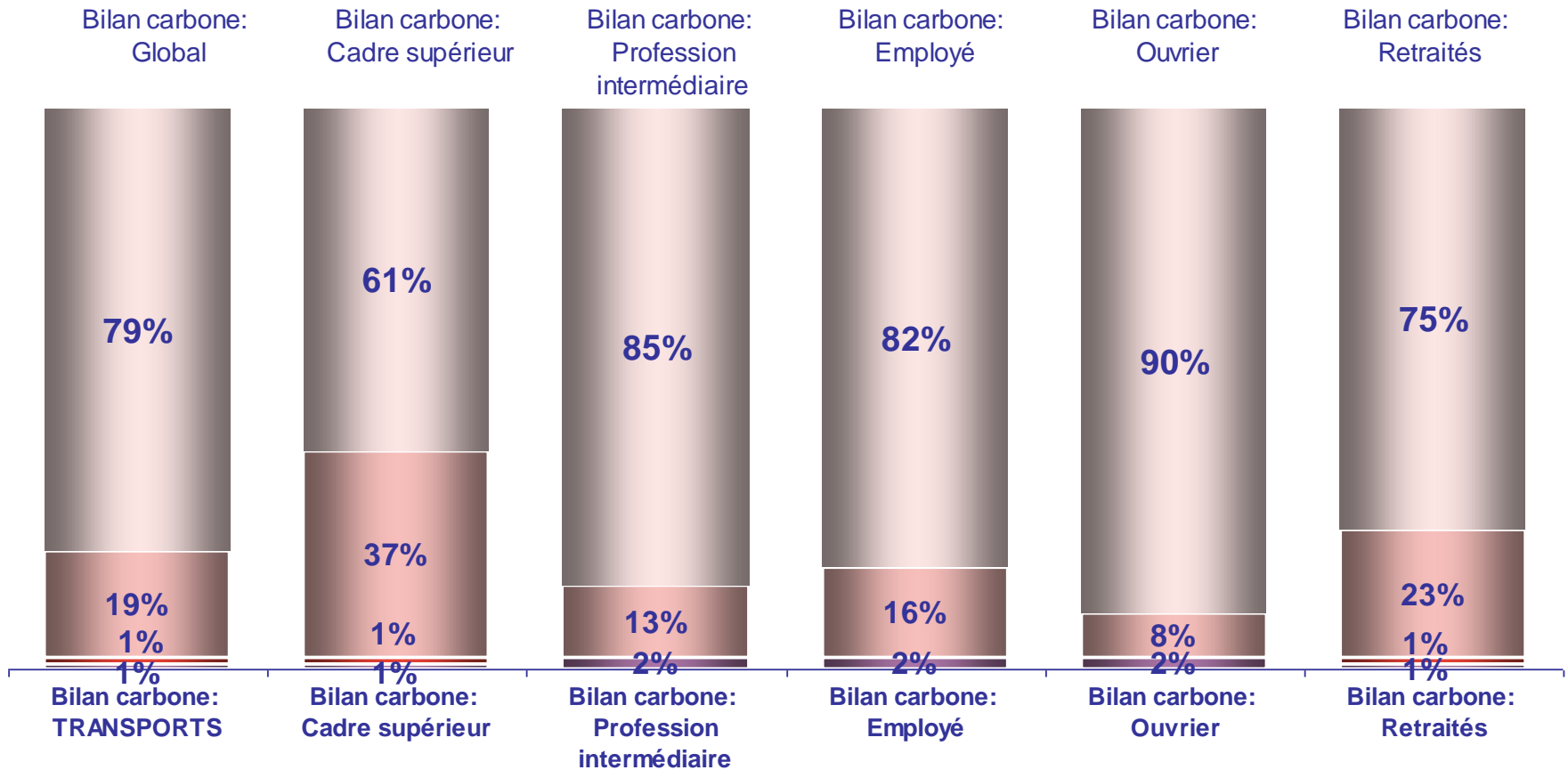
L'impact du niveau de vie



Par catégorie socioprofessionnelle : un bilan carbone plus élevé au sein des foyers dont le chef de famille est un cadre supérieur ou un retraité



Le poste transport voyages en avion a un réel impact sur le bilan carbone des CSP+ et des retraités

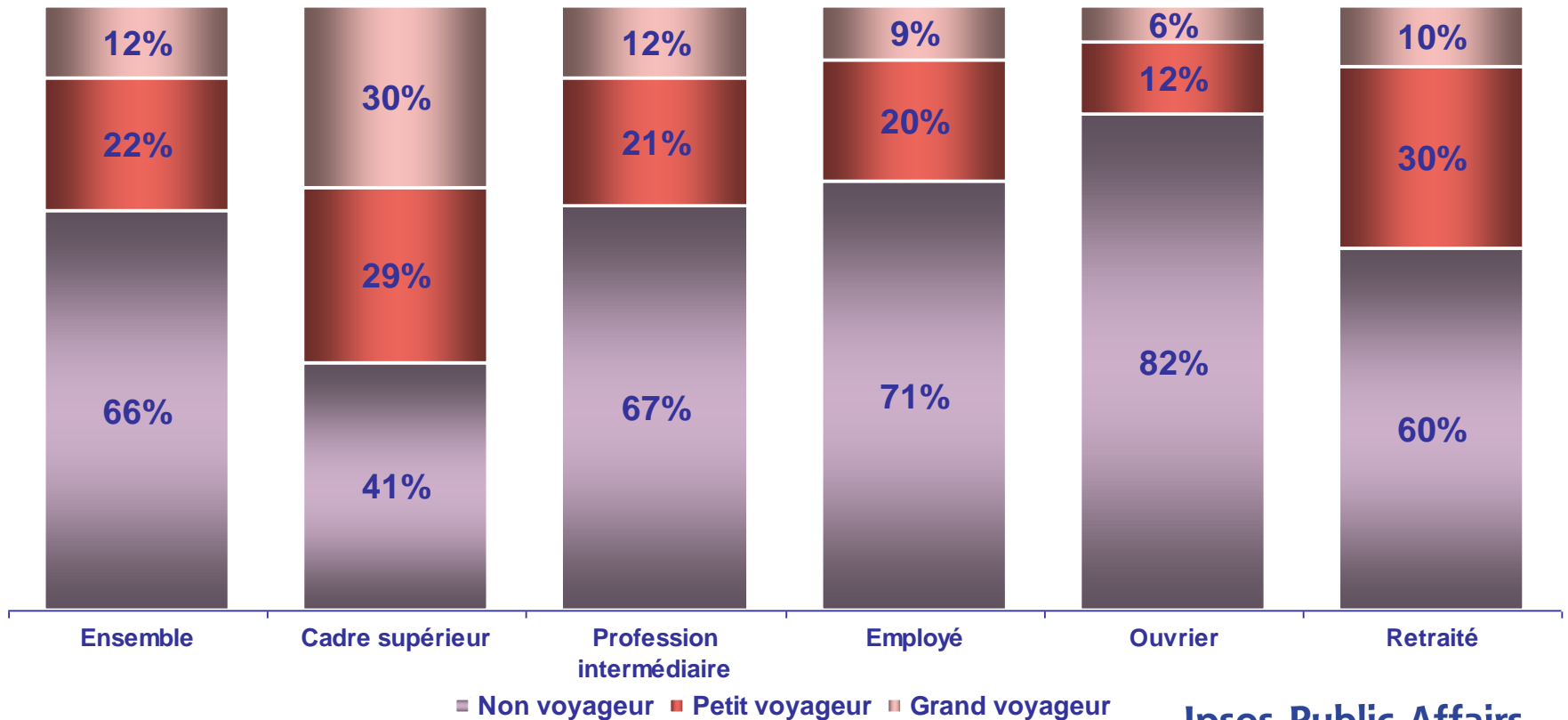


■ Transports en commun ■ Transports loisirs : Train ■ Transports loisirs : Avions ■ Véhicule

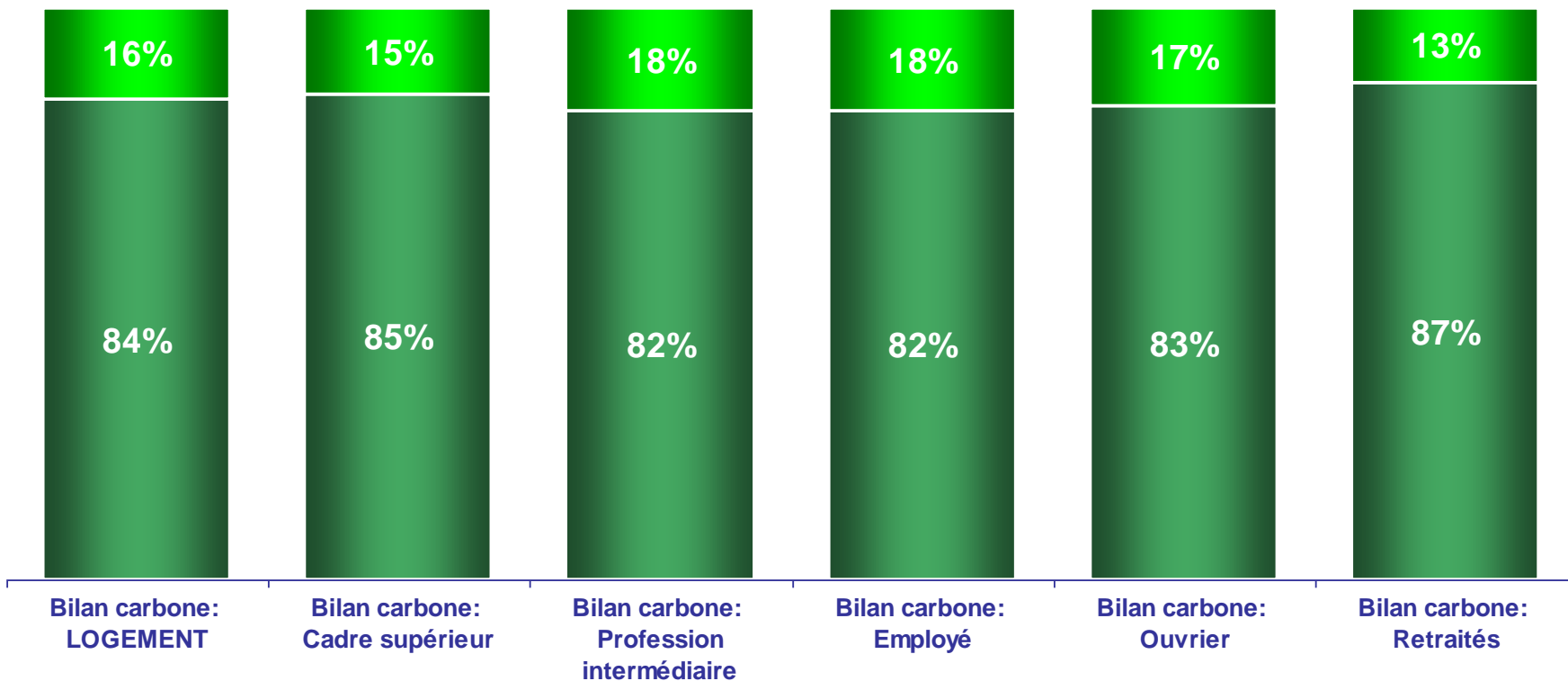
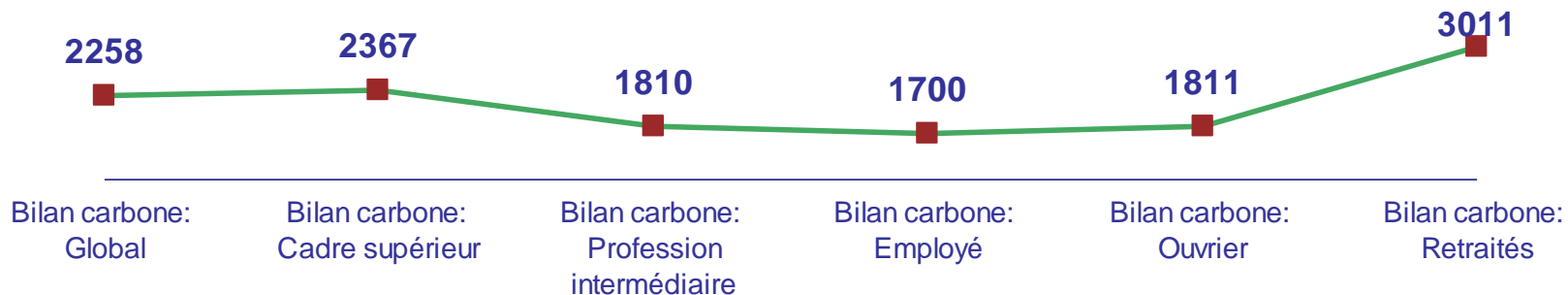
Les grands voyageurs en avion sont surreprésentés au sein des foyers des cadres et les petits voyageurs au sein des foyers de retraités



Bilan carbone: Global Bilan carbone: Cadre supérieur Bilan carbone: Profession intermédiaire Bilan carbone: Employé Bilan carbone: Ouvrier Bilan carbone: Retraités

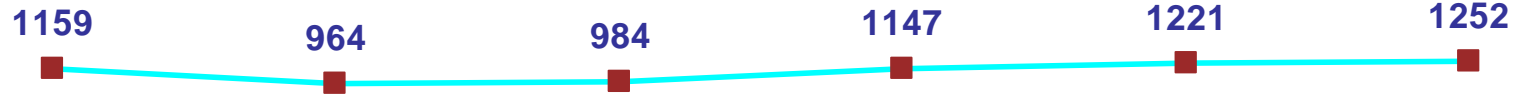


Sur le poste logement, le bilan carbone est aussi plus fort pour les CSP+ et les retraités

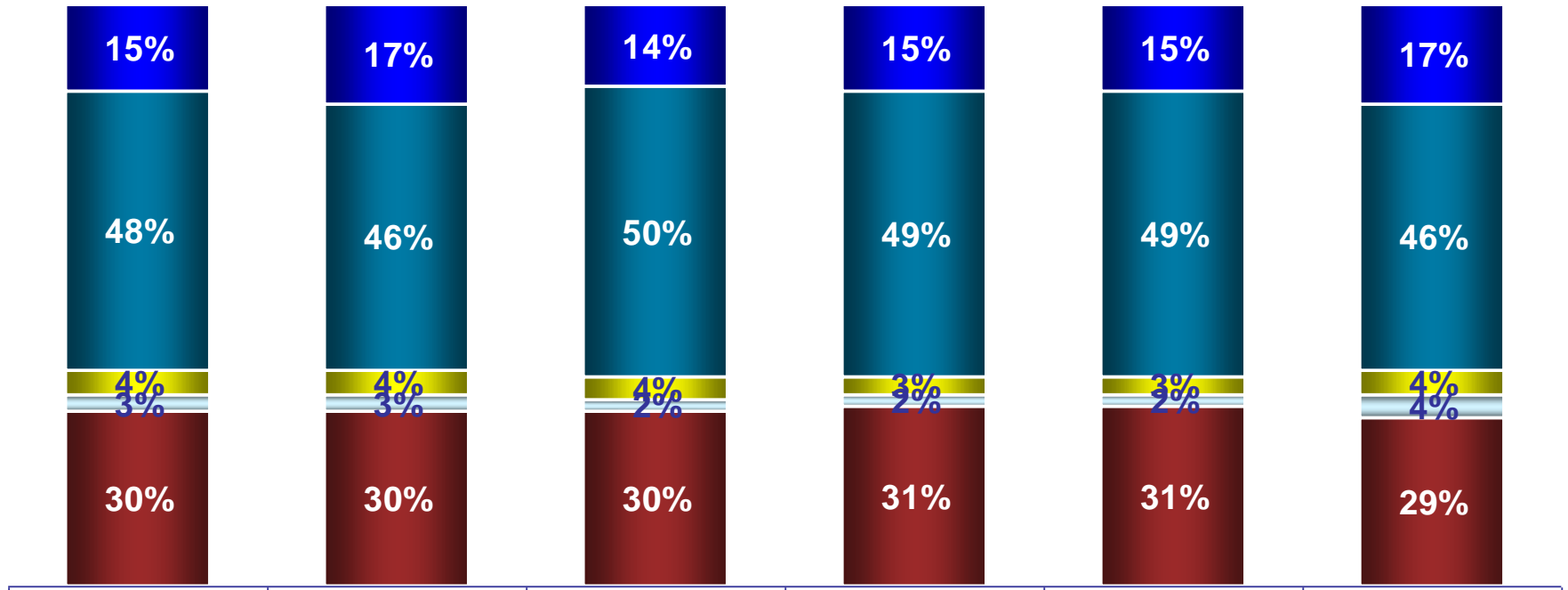


■ Energie-chauffage ■ Equipement

Sur le poste alimentation, le niveau des émissions de Co2 varie relativement peu en fonction de la catégorie socioprofessionnelle



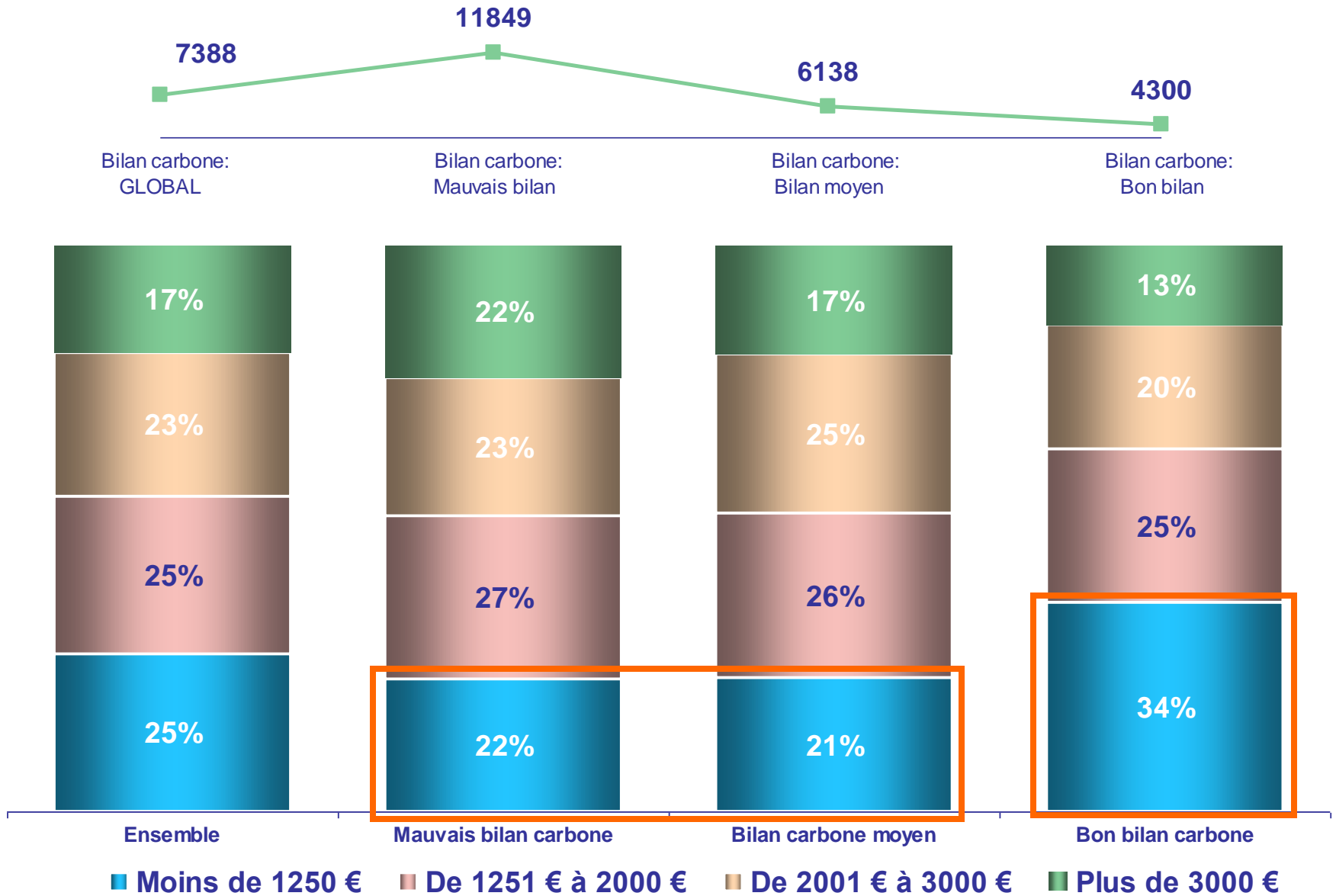
Bilan carbone: Global Bilan carbone: Cadre supérieur Bilan carbone: Profession intermédiaire Bilan carbone: Employé Bilan carbone: Ouvrier Bilan carbone: Retraités



Bilan carbone: ALIMENTATION Bilan carbone: Cadre supérieur Bilan carbone: Profession intermédiaire Bilan carbone: Employé Bilan carbone: Ouvrier Bilan carbone: Retraités

■ Viande ■ Poisson ■ Fruits et légumes ■ Produits laitiers ■ Eau/Sodas/Bières/Vins

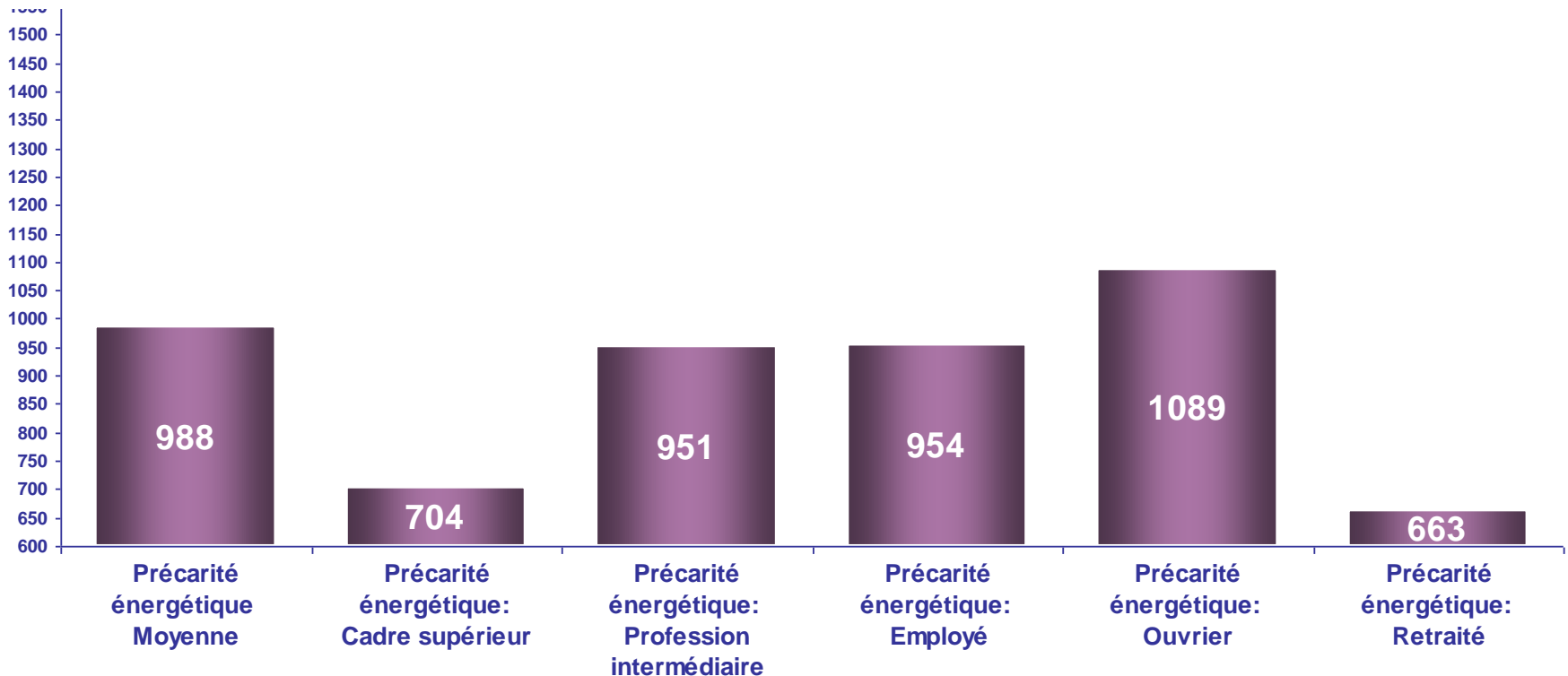
Une sur représentation des niveaux de revenus les plus modestes au sein de la population ayant un bon bilan carbone



La précarité énergétique : les CSP+ et les retraités sont les moins exposés à l'augmentation du coût de l'énergie

Indice de précarité énergétique (KgCO² / K€)

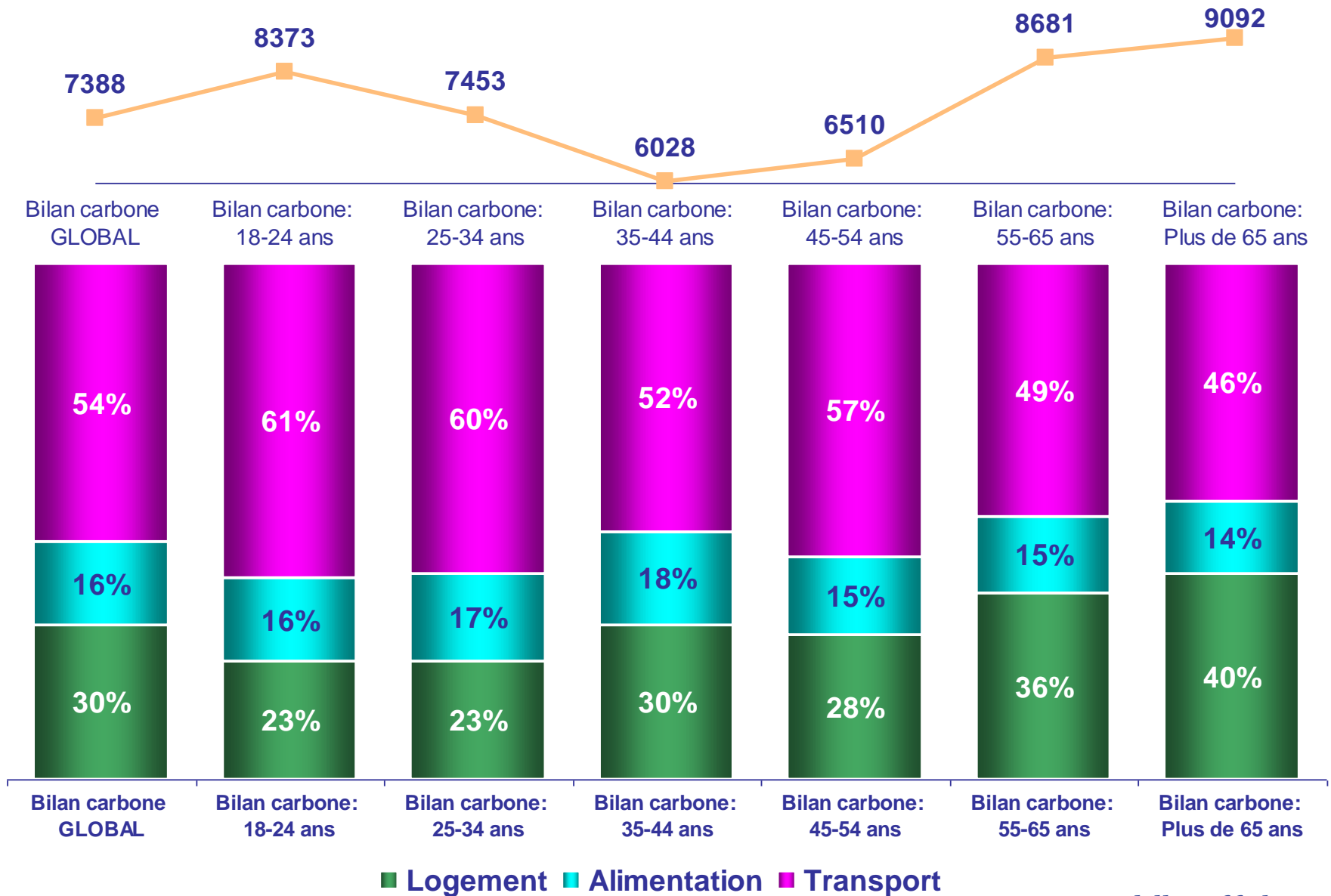
Cet indicateur a été construit en divisant le bilan carbone par les revenus du foyer ; il permet ainsi d'évaluer l'impact budgétaire potentiel d'une hausse des prix de l'énergie



L'impact de l'âge

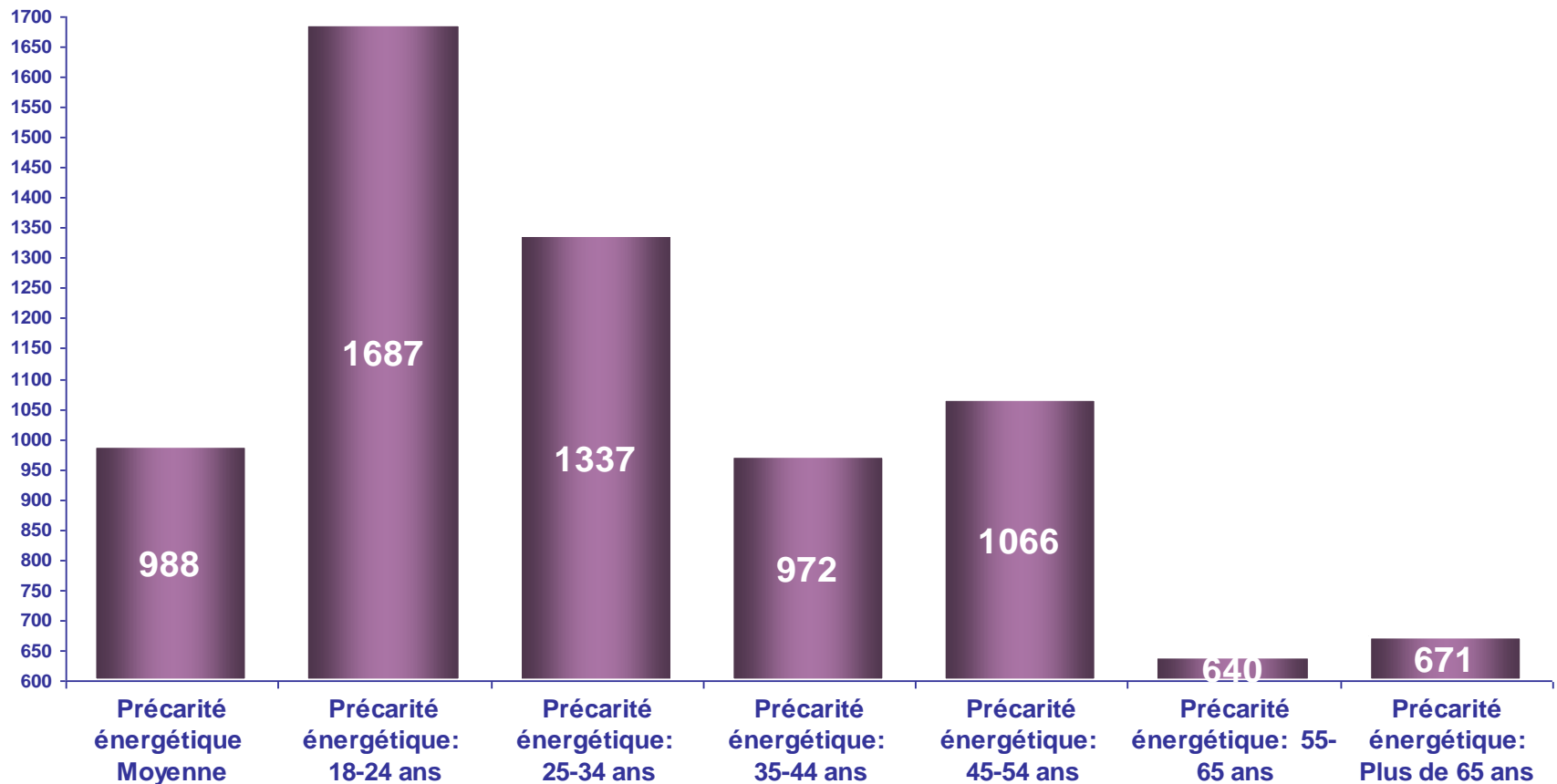


Les plus jeunes et les plus âgés affichent des bilans carbone sensiblement plus élevés



La précarité énergétique diminue avec l'âge

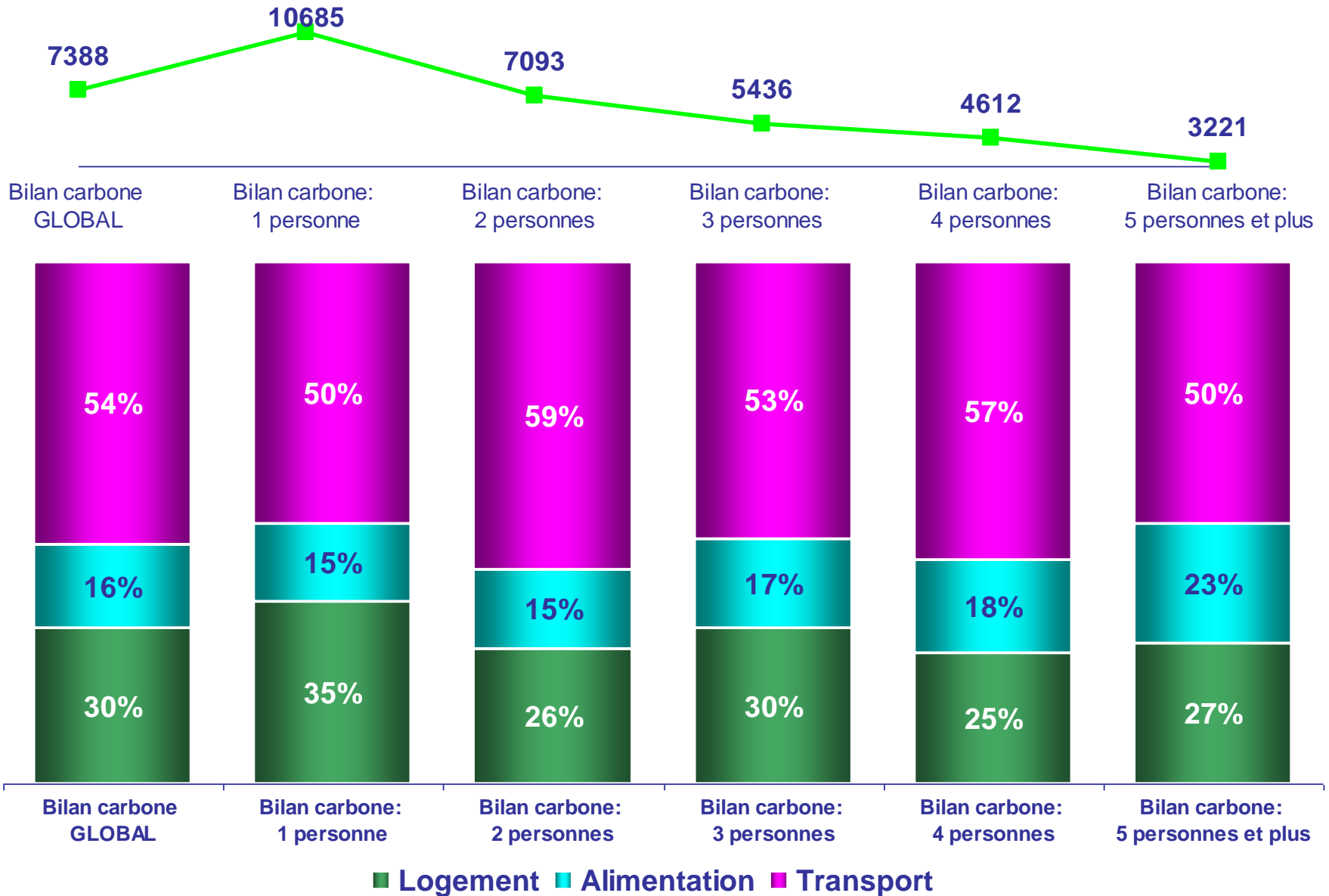
■ Indice de précarité énergétique (KgCO² / K€)



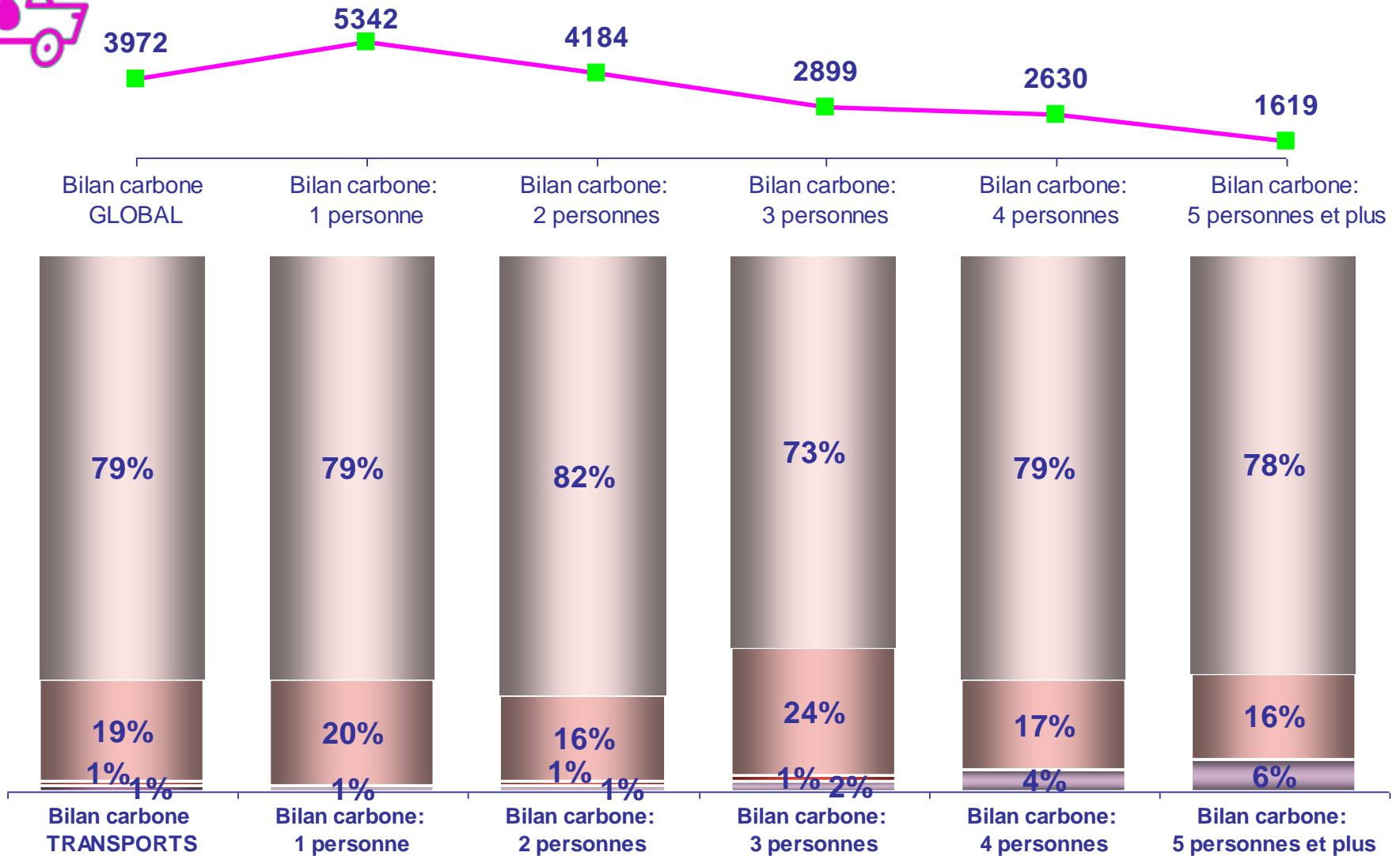
L'impact de la taille du foyer



La taille du foyer : un facteur très clivant

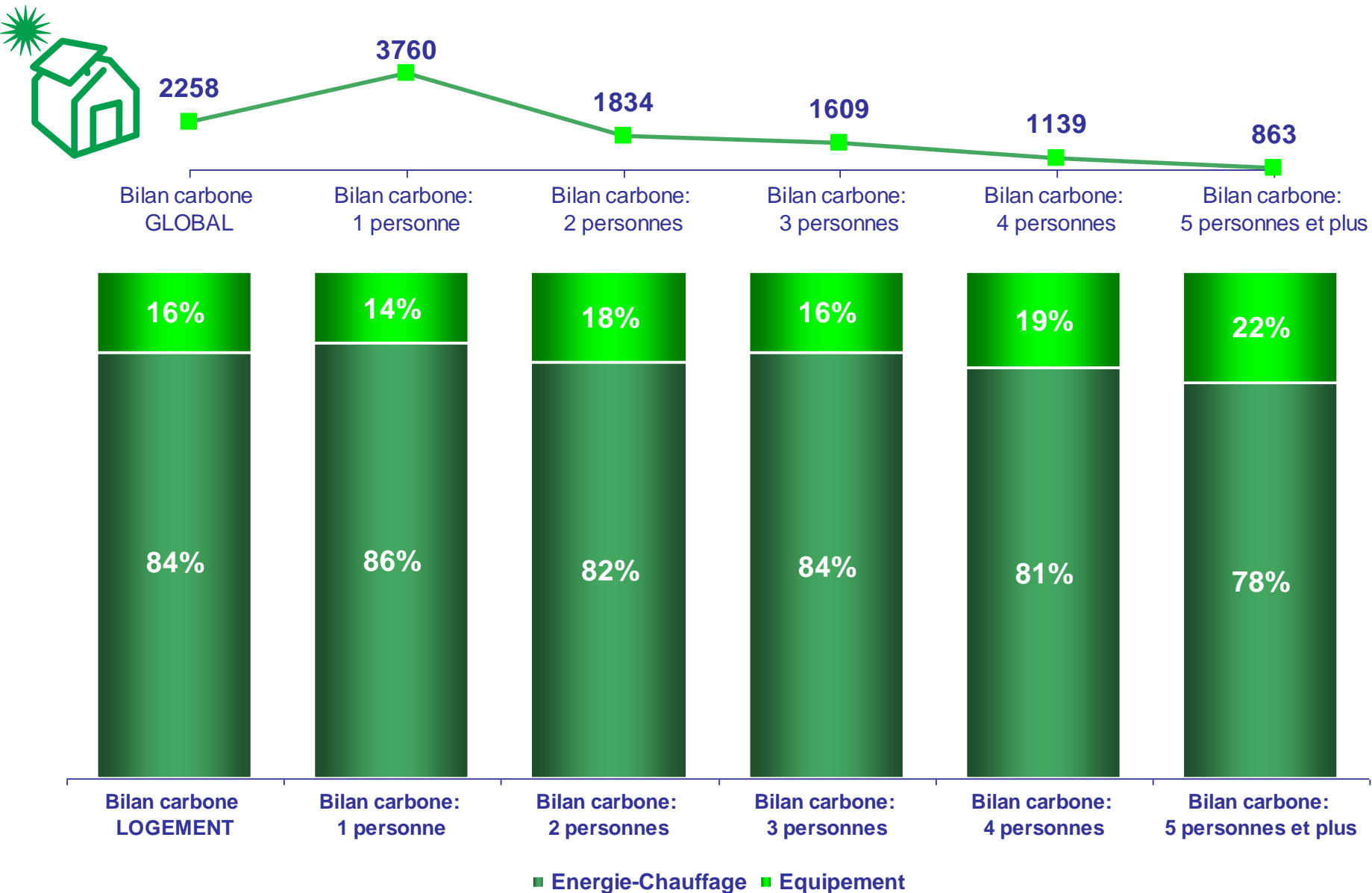


La taille du foyer a un impact sur le poste transports

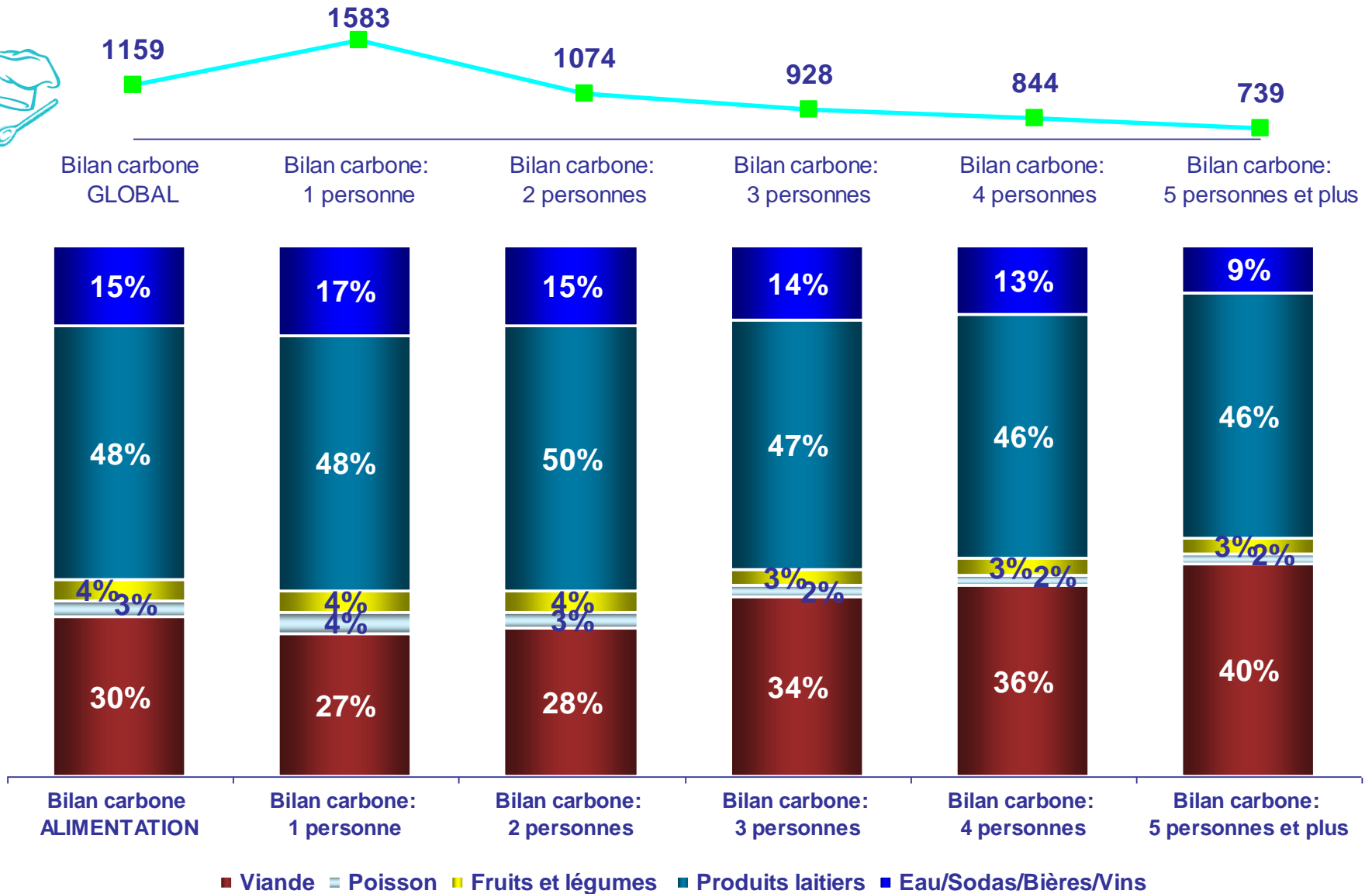


■ Transports en commun ■ Transports loisirs : Train ■ Transports loisirs : Avion ■ Véhicule

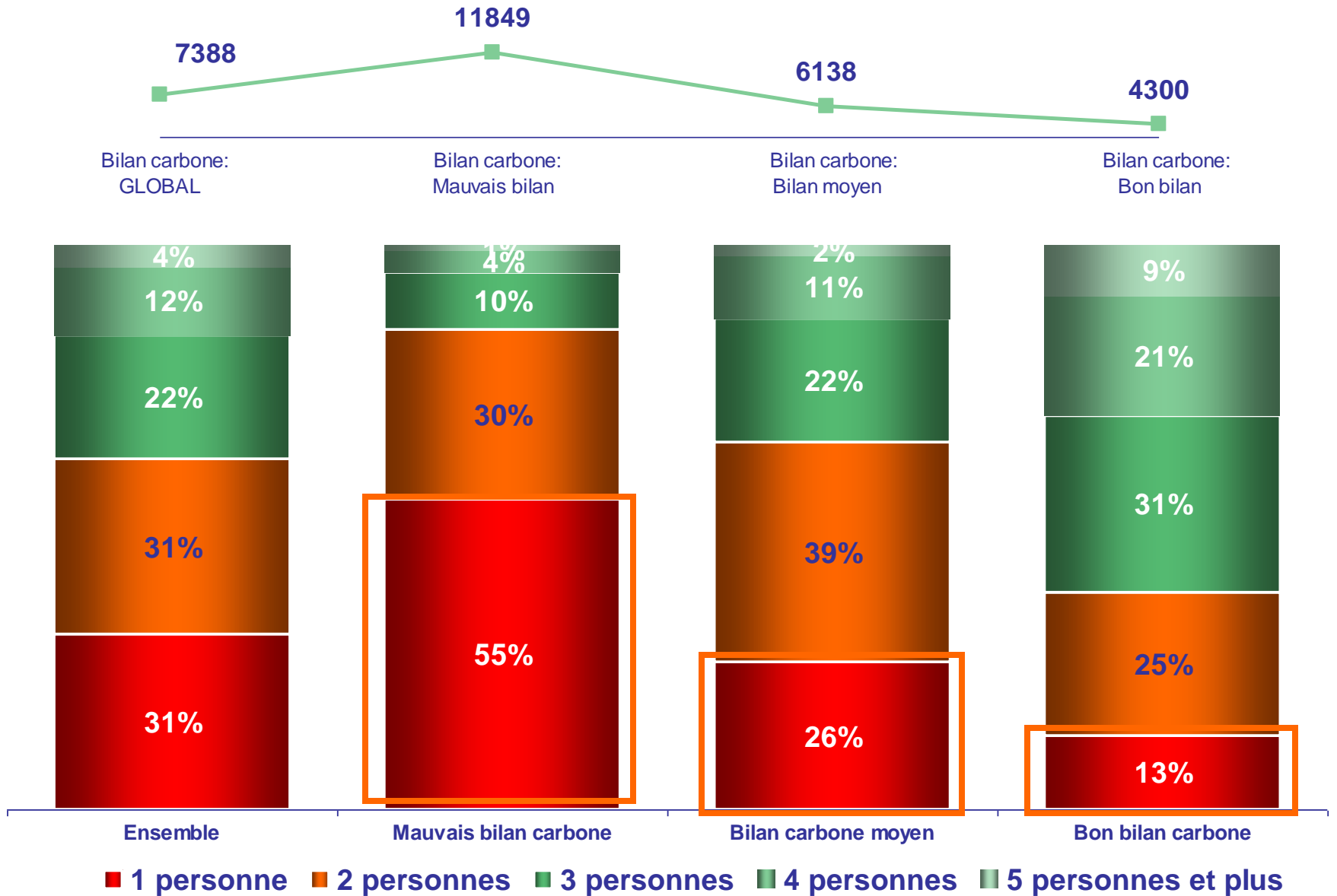
Le bilan carbone logement est aussi corrélé à la taille du foyer



Sur le poste alimentation, la taille du foyer est aussi un critère clivant



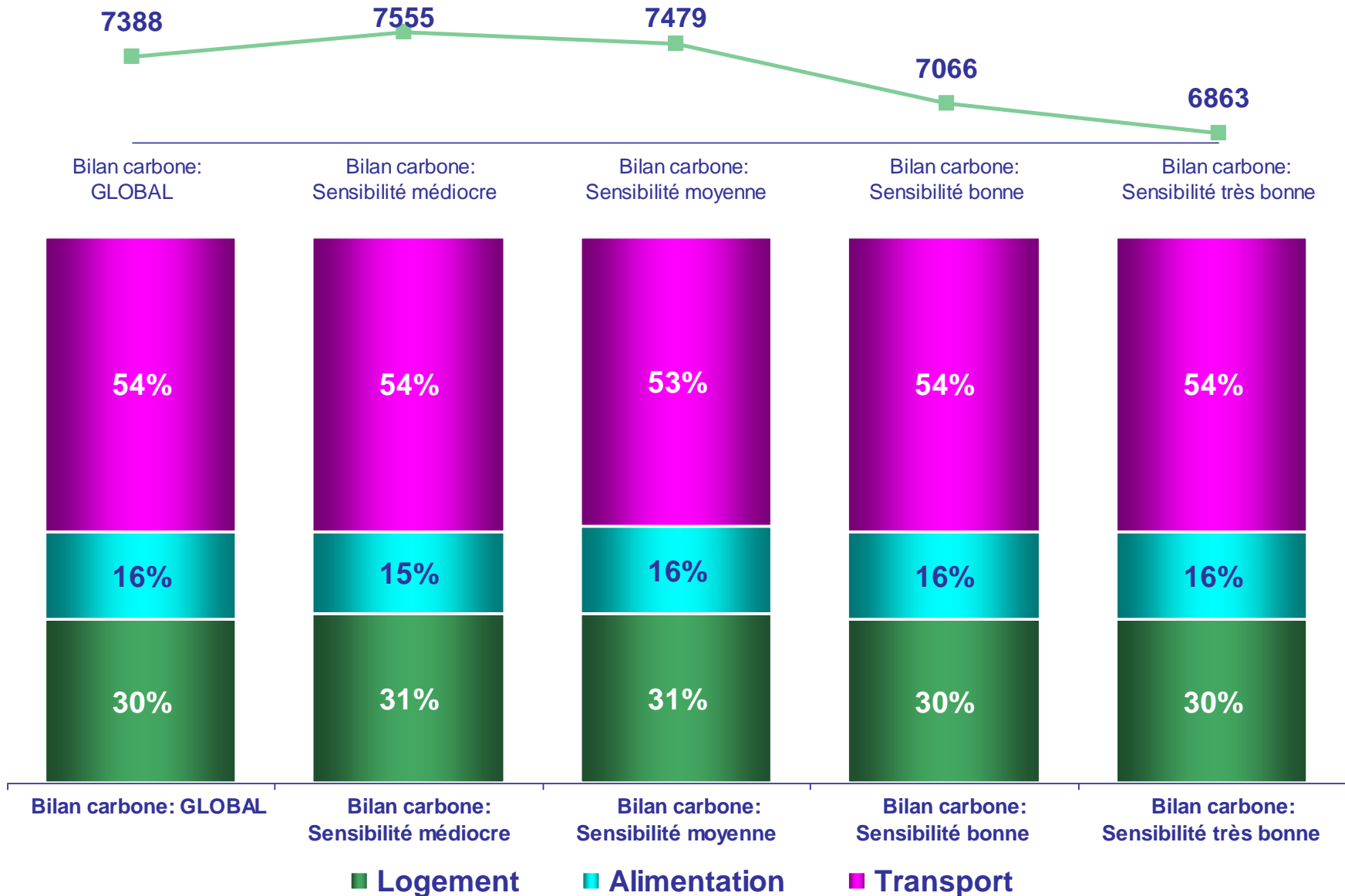
Les personnes seules sont surreprésentées au sein des foyers ayant les bilans carbone les plus mauvais



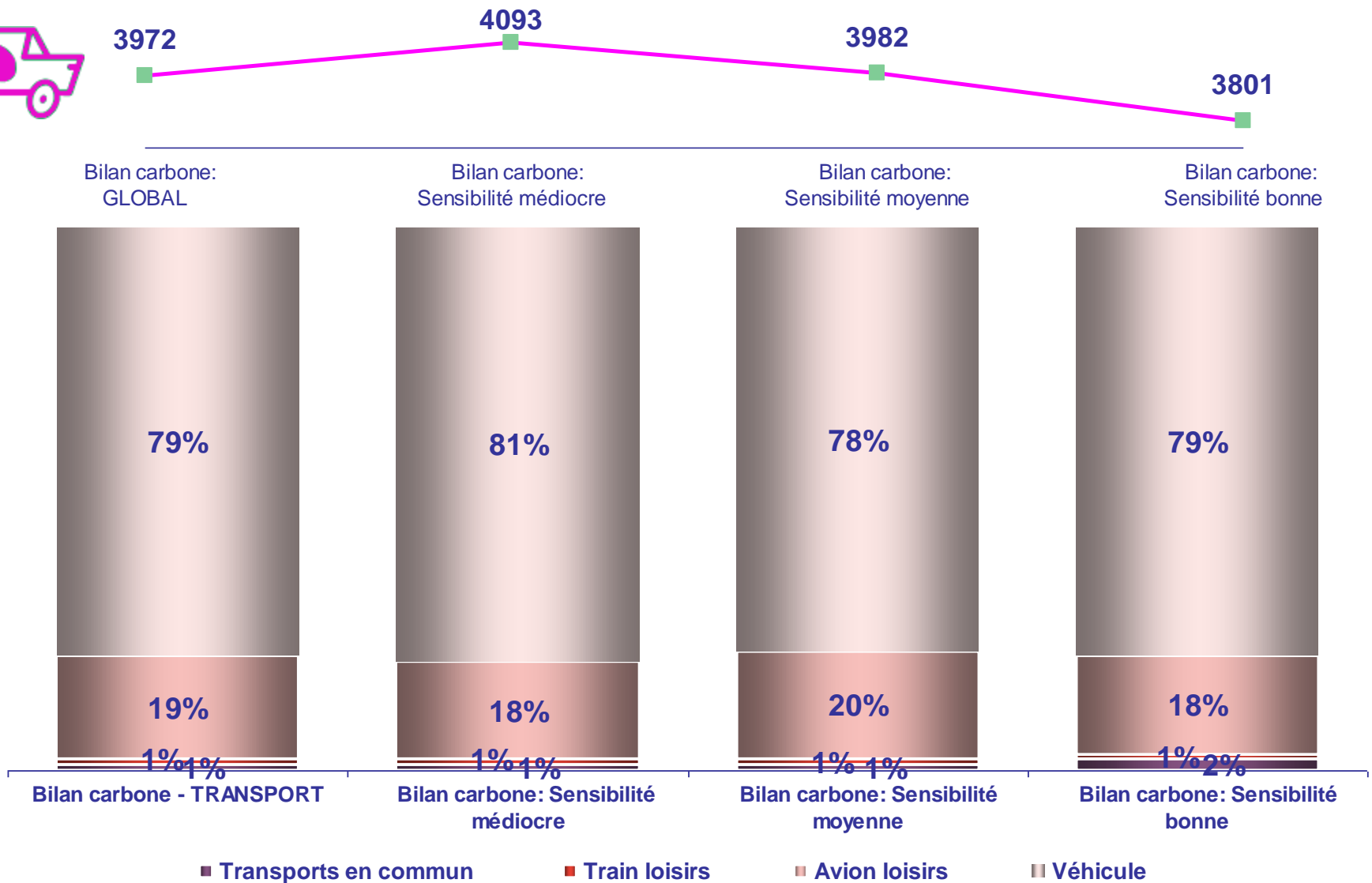
3^{ème} PARTIE : La question de l'impact de la sensibilité environnementale sur le bilan

Mesure du lien entre sensibilité environnementale et bilan carbone

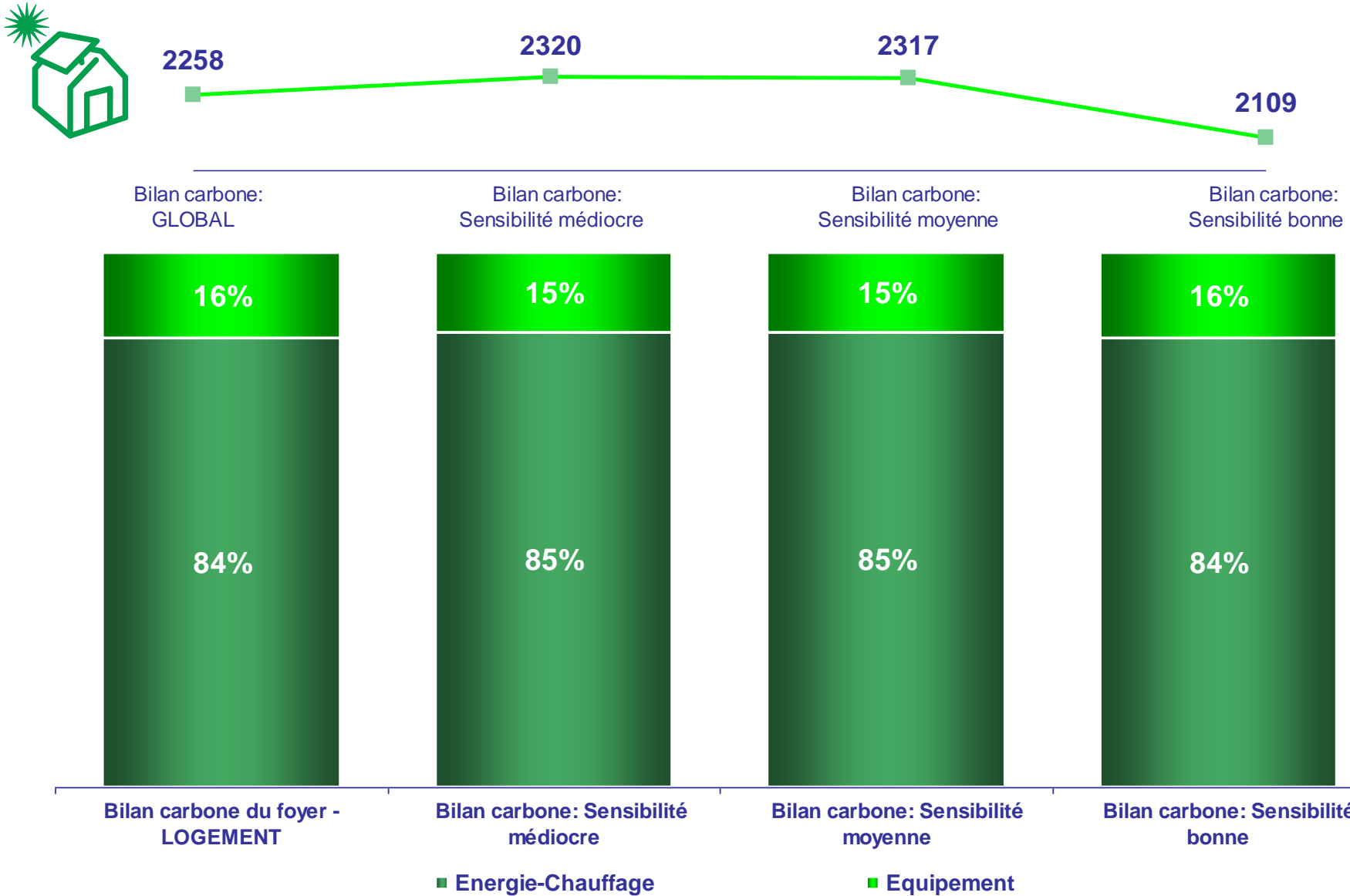
Le lien entre sensibilité environnementale et niveau de bilan carbone est avéré, mais il reste encore assez modéré



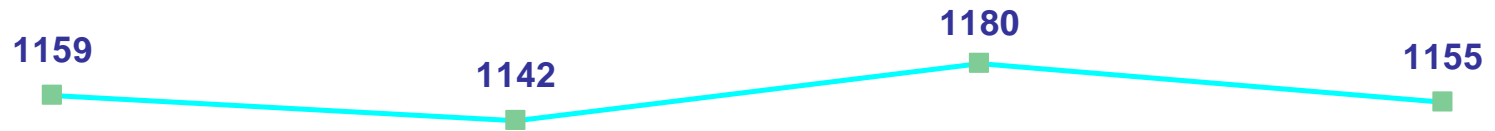
Le lien entre le niveau des émissions de Co2 sur le poste transport et la sensibilité environnementale est perceptible



Le lien entre sensibilité environnementale et bilan carbone logement est aussi visible, mais toujours peu marqué



L'impact de la sensibilité environnementale est encore moins visible sur le poste alimentation

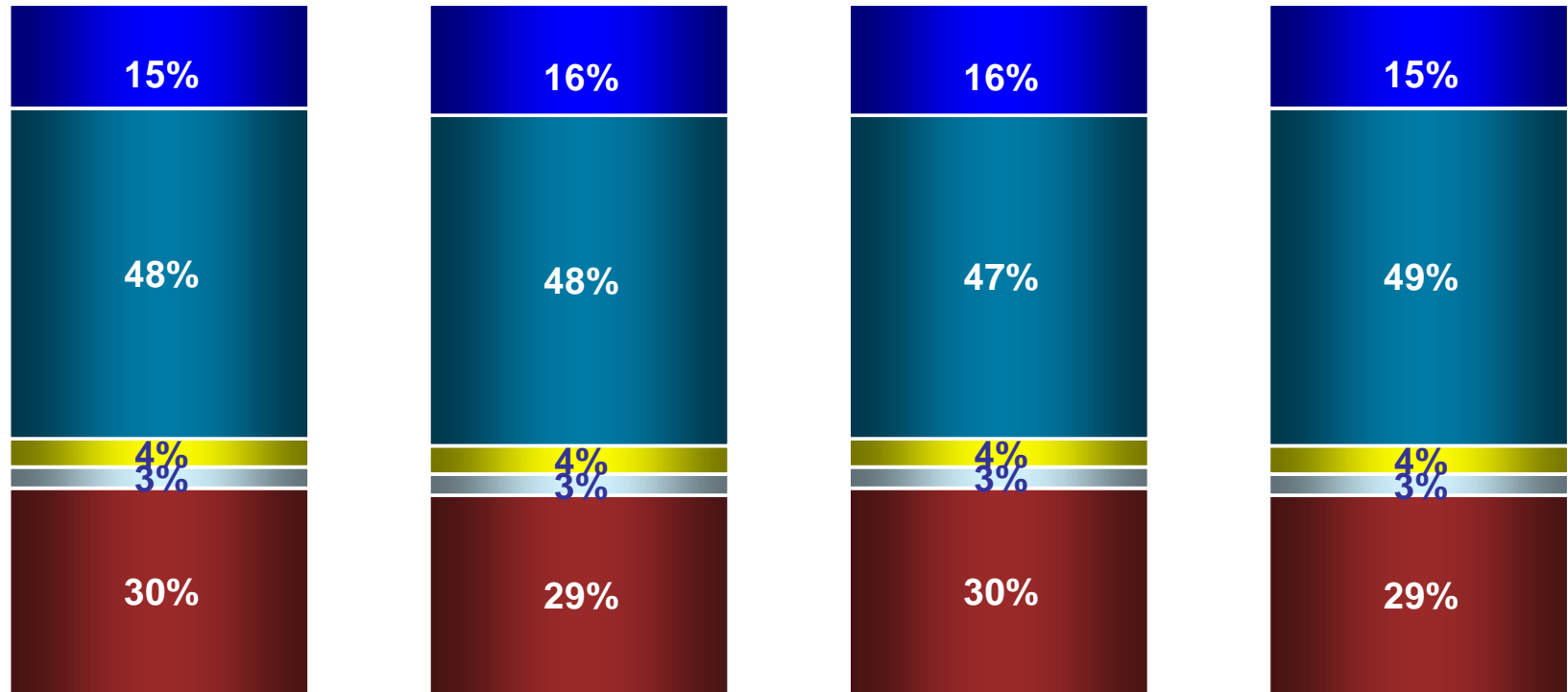


Bilan carbone: GLOBAL

Bilan carbone: Sensibilité médiocre

Bilan carbone: Sensibilité moyenne

Bilan carbone: Sensibilité bonne



Bilan carbone du foyer - ALIMENTATION

Bilan carbone: Sensibilité médiocre

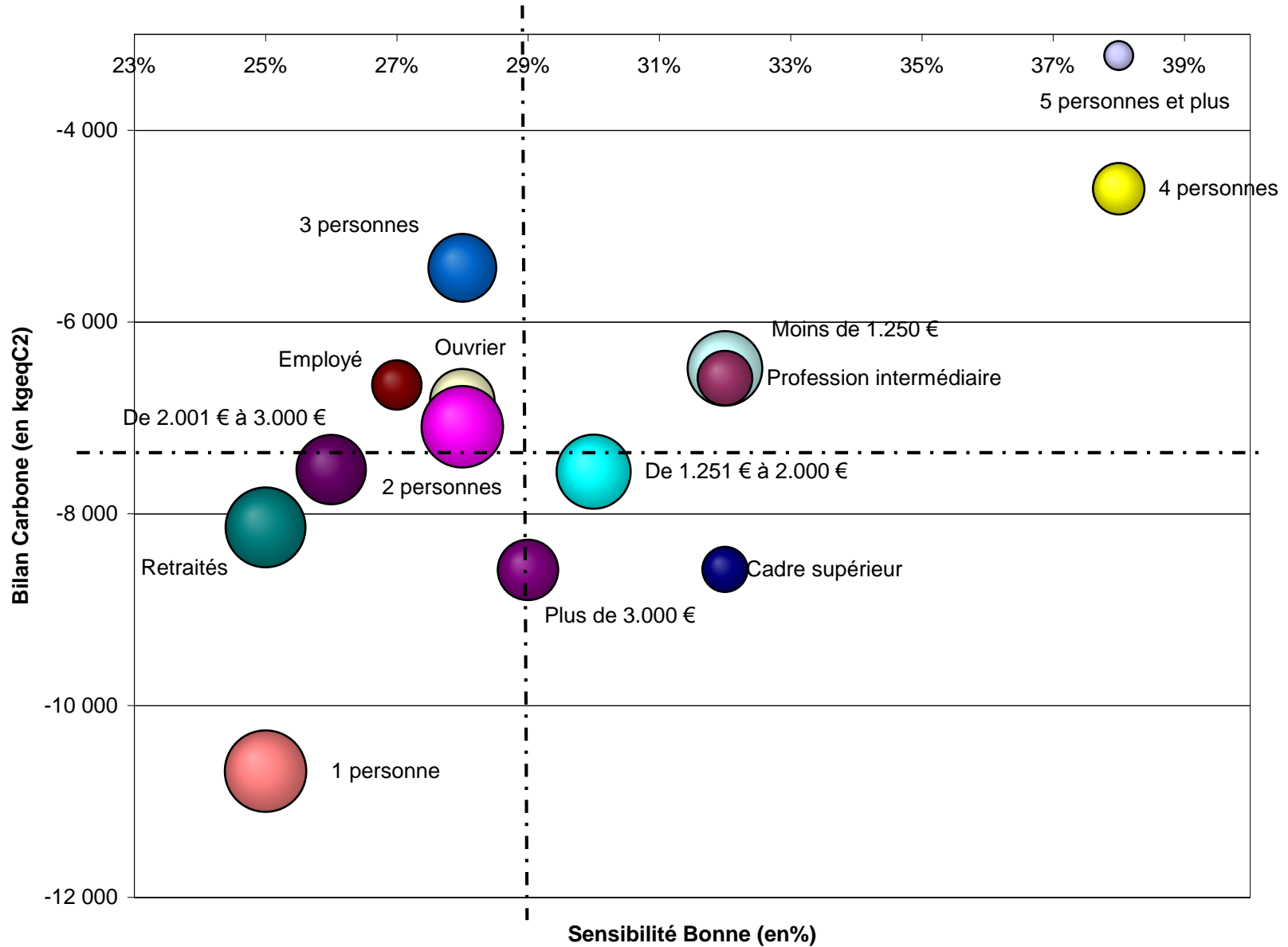
Bilan carbone: Sensibilité moyenne

Bilan carbone: Sensibilité bonne

■ Viande ■ Poisson ■ Fruits et légumes ■ Produits laitiers ■ Eau/Sodas/ Bières/Vins

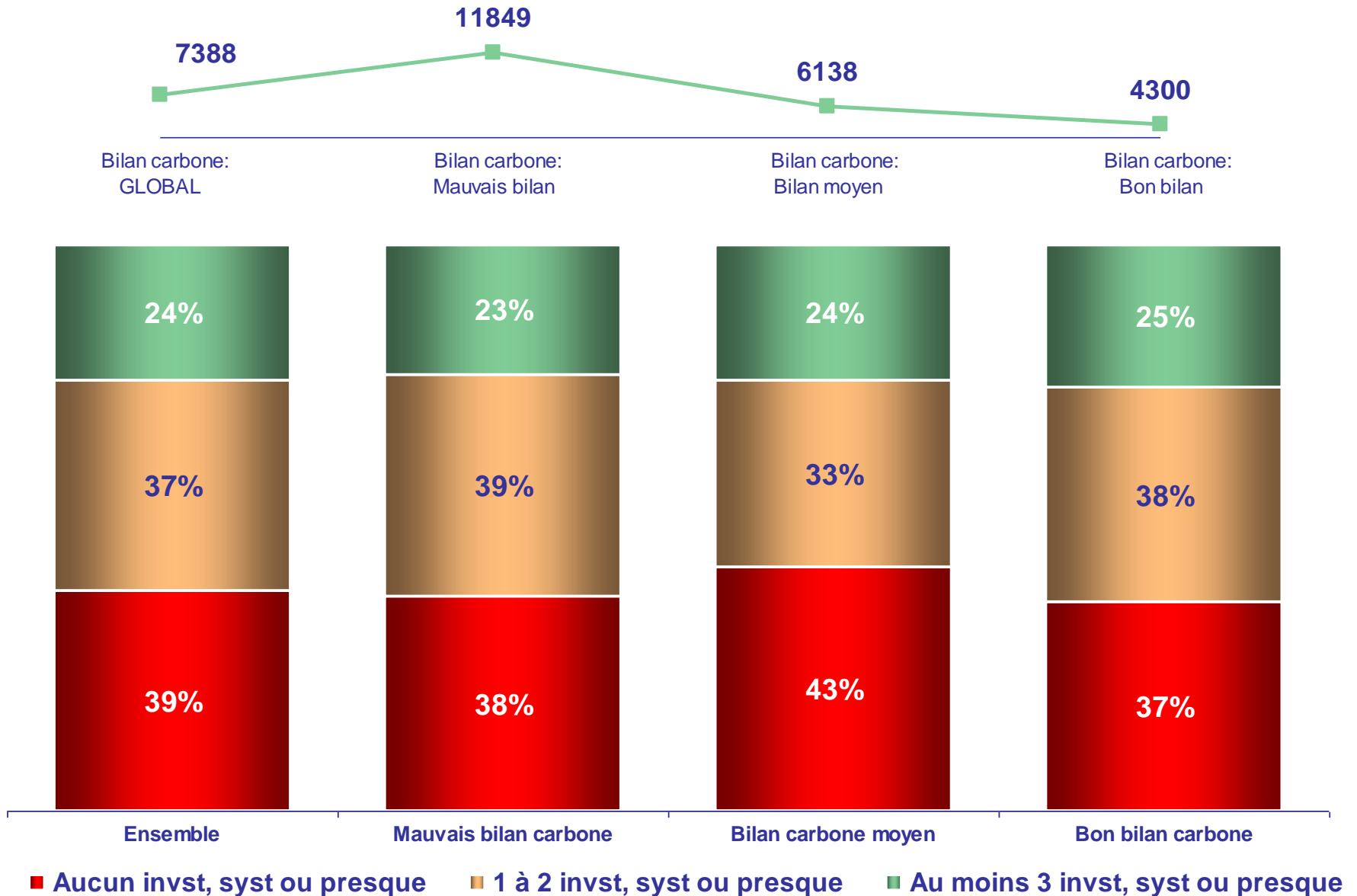
Typologie des ménages français en fonction de leur bilan carbone et de leur sensibilité environnementale

Bilan : typologie des ménages français

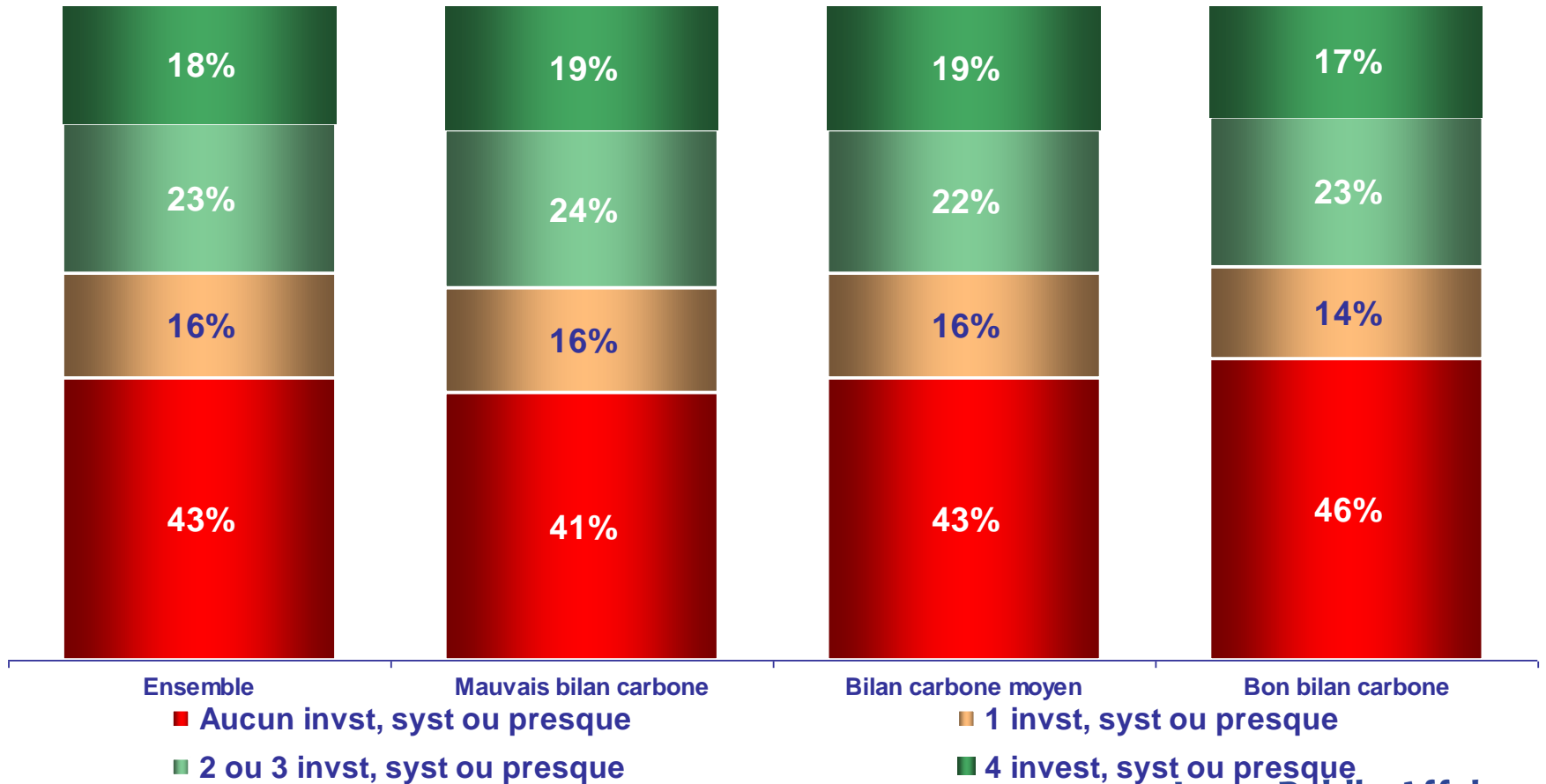
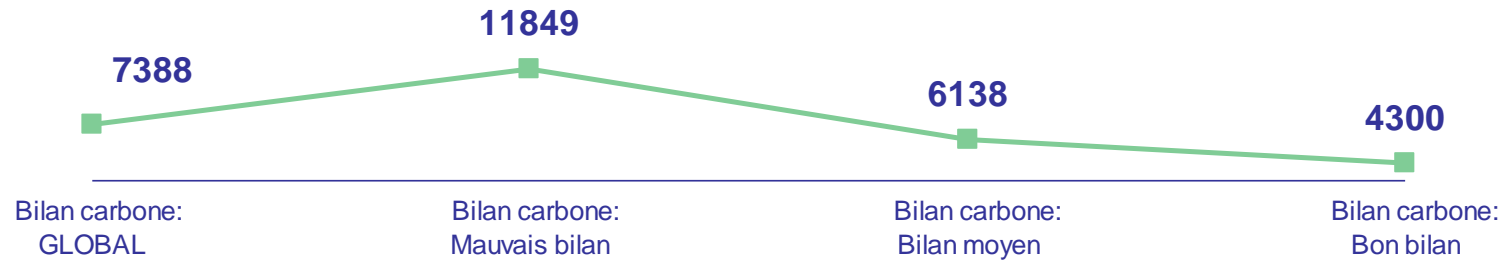


Evaluation du lien entre la volonté de s'engager dans des actions plus respectueuses de l'environnement et le niveau du bilan carbone

Le niveau du bilan carbone a peu d'impact sur le souhait d'investissement dans des équipements plus respectueux de l'environnement...



...ou sur les gestes concernant la réduction de la consommation d'énergie ou d'eau...



5ème PARTIE : Identification des postes sur lesquels agir en priorité

Sur le poste transports : les écarts types sont extrêmement importants et montrent une très forte dispersion des réponses notamment sur l'avion mais aussi les transports en commun

Rappel : le coefficient de variation est le rapport de l'écart-type à la moyenne. Plus la valeur du coefficient de variation est élevée, plus la dispersion autour de la moyenne est grande. Il est généralement exprimé en pourcentage.

TRANSPORTS		Véhicule		Transports en commun		Transports loisirs		<i>Dont : train</i>		<i>Dont : avion</i>	
Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:
3971,7	6128,2	3141,6	5411,2	53,3	148,1	776,8	2678,2	22,1	47,8	754,7	2670,9
	154%		172%		278%		345%		216%		354%

Sur le poste logement : forte dispersion des réponses sur l'énergie et le chauffage

Rappel : le coefficient de variation est le rapport de l'écart-type à la moyenne. Plus la valeur du coefficient de variation est élevée, plus la dispersion autour de la moyenne est grande. Il est généralement exprimé en pourcentage.

LOGEMENT		Energie/chauffage		Equipements	
Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:
2257,8	2617,5	1906	2546,7	351,9	176
	116%		134%		50%

Le poste alimentation : une dispersion relativement faible, un poste sur lequel il est vraisemblablement plus difficile d'agir

Rappel : le coefficient de variation est le rapport de l'écart-type à la moyenne. Plus la valeur du coefficient de variation est élevée, plus la dispersion autour de la moyenne est grande. Il est généralement exprimé en pourcentage.

ALIMENTATION		Viande		Poisson		Fruits et légumes		Produits laitiers		<i>Dont : pots de yaourt</i>		Eau/soda/ bière/vin		<i>Dont : bouteille d'eau</i>	
Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:	Moy :	Ecart type:
1158,6	572,8	345,7	217,4	33	42,6	41,7	33,6	557	342,9	121,7	95,4	181,2	177,5	30,6	36,9
	49%		63%		129%		81%		62%		78%		98%		121%