

Vous êtes ici : [Accueil](#) > [Urbanisation](#) > [Atténuation du changement climatique : quelles empreintes carbone selon les CSP, âges, genres et territoires](#) > Quels liens entre le lieu de vie et les enjeux climatiques ?

QUELS LIENS ENTRE LE LIEU DE VIE ET LES ENJEUX CLIMATIQUES ?

[< Retour au sommaire du dossier](#)



ARTICLE

Pour apprécier l'empreinte carbone des foyers, il est nécessaire de prendre en compte les caractéristiques propres à chaque territoire.

Si cela peut paraître une évidence, il reste essentiel de ne pas sous-estimer tout ce que peut apporter un diagnostic précis de ces facteurs, afin d'adapter au mieux les politiques

publiques.

Pour atténuer les effets du changement climatique, les collectivités doivent repérer où se situent les marges de progression les plus accessibles, tout en envisageant à long terme la transformation de leurs infrastructures et de leurs réseaux.

Différentes études internationales permettent de distinguer les variables les plus influentes et les leviers d'action les plus efficaces, qu'il s'agisse de mobilité, d'alimentation, ou encore d'acceptation citoyenne des mesures prises.

Dans cette fiche, retrouvez une présentation synthétique des données récentes permettant de saisir le rôle de la géographie humaine dans l'élaboration d'une stratégie climatique pertinente.

Tag(s) : *Transition, Cadre de vie, Institution, Action publique, Climat*

Date : 14/10/2024

Empreinte carbone

Ce qu'il faut retenir :

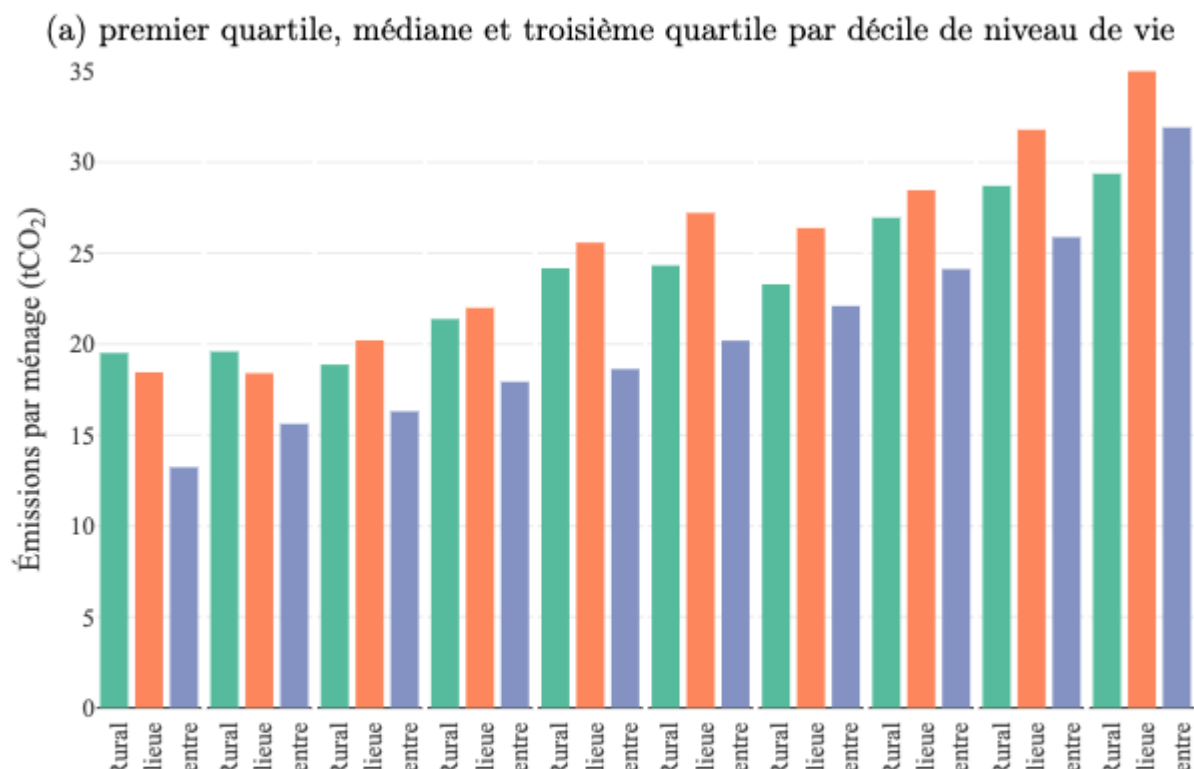
- Le lieu de vie impacte assez fortement l'empreinte carbone des ménages : il s'agit de l'une des caractéristiques sociodémographiques qui influe le plus l'impact climatique – toutefois, ce facteur est bien moins déterminant que les revenus.
- Un ménage urbain a, en France, toutes choses égales par ailleurs, une empreinte carbone inférieure à celle d'un ménage rural ou d'un ménage périurbain.
- C'est surtout la répartition de l'empreinte carbone qui diffère : les émissions directes liées au quotidien sont plus importantes pour les ruraux et les périurbains (mobilité quotidienne, logement) tandis que les émissions indirectes ou de loisir sont plus fortes pour les urbains (biens et services).
- Ces écarts sont amplifiés par les revenus.

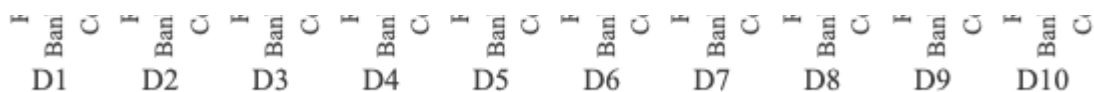
Dans le détail :

Des études menées dans différents pays montrent que l'intensité de l'empreinte carbone des habitants varie selon leur lieu de résidence. Ceci étant dit, ces différences ne sont pas homogènes selon les pays : parfois, l'empreinte des ruraux est plus forte alors que, dans d'autres pays, c'est celle des urbains ou des périurbains qui est la plus importante. En particulier, dans les pays en développement, l'empreinte carbone des ruraux est généralement plus faible ; dans les pays riches, c'est plutôt l'inverse (Connolly et coll. 2022 ; Heinonen & Junnila S., 2011). Dans tous les cas, les revenus sont plus déterminants que le lieu de résidence.

En France, les émissions directes — liées au transport et au chauffage des logements — sont nettement plus fortes en milieu rural qu'en ville (CGDD, 2012 & paragraphes suivants). En revanche, il arrive bien souvent que les émissions indirectes, incorporées dans la consommation de biens et services divers, soient plus fortes en milieu urbain. Ce phénomène se vérifie en particulier lorsque le niveau de vie matériel des citoyens est plus élevé.

Une étude publiée en 2020 montre que, en France, les ménages à bas revenus vivant en milieu rural ont une empreinte carbone plus élevée que leurs homologues vivant en ville. À l'autre bout du spectre, les ménages aux plus hauts revenus vivant en milieu rural ont, au contraire, une empreinte inférieure à leurs homologues urbains. Mais, dans cette catégorie de ménages, comme dans la plupart des autres (à part les plus pauvres), ce sont toutefois les habitants des zones périurbaines qui ont la plus importante empreinte carbone (Pottier et al. 2020).





Sources : Insee, Bdf 2011 ; calculs personnels

(b) moyenne par décile de niveau de vie et par localisation

Répartition de l'empreinte carbone des ménages français par décile et lieu de vie © Pottier et al. 2020

Cela signifie par exemple que les habitants des banlieues riches ont probablement une empreinte carbone incomparablement plus élevée que celle des banlieues pauvres. Il en va de même entre quartiers riches et pauvres au sein d'une même ville.

Logement – chauffage et mobilier

Ce qu'il faut retenir :

- Le lieu de vie impacte fortement l'empreinte carbone du logement.
- Un ménage urbain a, en moyenne, une empreinte carbone de logement plus faible qu'un ménage vivant en périphérie ou en milieu rural.
- Cet écart est d'abord lié aux surfaces des logements (plus importantes lorsqu'on s'éloigne du centre-ville).
- Il s'explique aussi par des niveaux de performance énergétique un peu moins bons en périphérie et en rural, et des conditions météorologiques moins favorables.

Dans le détail :

En France, les émissions liées au chauffage des bâtiments sont plus importantes lorsqu'on s'éloigne des centres-villes. Un ménage urbain émet en moyenne 1,4 t. CO₂e/hab/an, contre 2,6 en milieu rural et 2,4 en périurbain ; par ailleurs, 61 % des urbains émettent moins de 1 t. CO₂e/hab/an (Pottier et coll., 2020).

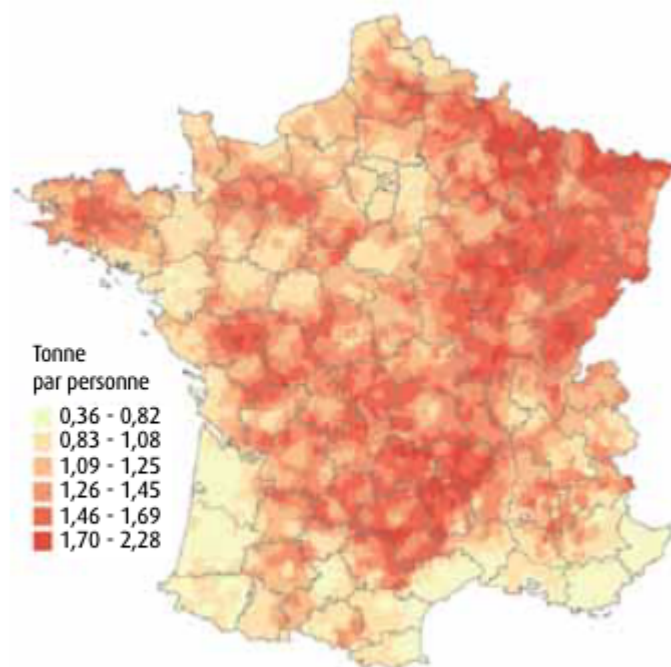
Deux raisons majeures expliquent ce phénomène : les surfaces chauffées par habitant sont

plus importantes en dehors des villes, et les formes d'habitat y sont moins optimales d'un point de vue de la performance énergétique — puisque les maisons individuelles présentent davantage de surfaces exposées au froid que les logements collectifs (Viguié, 2022 ; CGDD, 2012).

On constate également que les bâtiments en milieu rural ont, en moyenne, des performances énergétiques un peu moins bonnes qu'en milieu urbain — à l'exception de la région parisienne (Observatoire national de la rénovation énergétique, 2022, rapporté par Viguié, 2022). Enfin, en hiver, le climat est plus doux en centre-ville qu'en périphérie immédiate.

La carte ci-après montre que les zones les plus émettrices de CO₂ pour le logement principal se situent sans surprise en régions froides, là où les systèmes de chauffage privilégiés sont carbonés (gaz, fuel, bois). Mais au sein de ces régions, les zones urbaines sont moins émettrices (tâches claires : Lyon, Paris, Clermont-Ferrand, Grenoble, Strasbourg, Lille, etc.).

Carte 4 – Émissions de CO₂ des résidences principales (par personne)



Source (cartes 3 et 4) : estimation à partir des enquêtes Logement de l'Insee[®] (2002-2006) et interpolation à partir du RP^{***} 2007 (Insee). Calcul des auteurs (Inra^{***} UMR 1041 Cesaer^{****})

Émissions de CO₂ des résidences principales © CGDD, 2012

En plus de nécessiter davantage d'énergie pour leur fonctionnement, les grands logements ont également une empreinte carbone plus importante pour ce qui concerne leur équipement : mobilier, électroménager, décoration, jardin, etc. Leur empreinte carbone de fabrication est également proportionnellement plus importante que celle des appartements.

Mobilité quotidienne – voiture

Ce qu'il faut retenir :

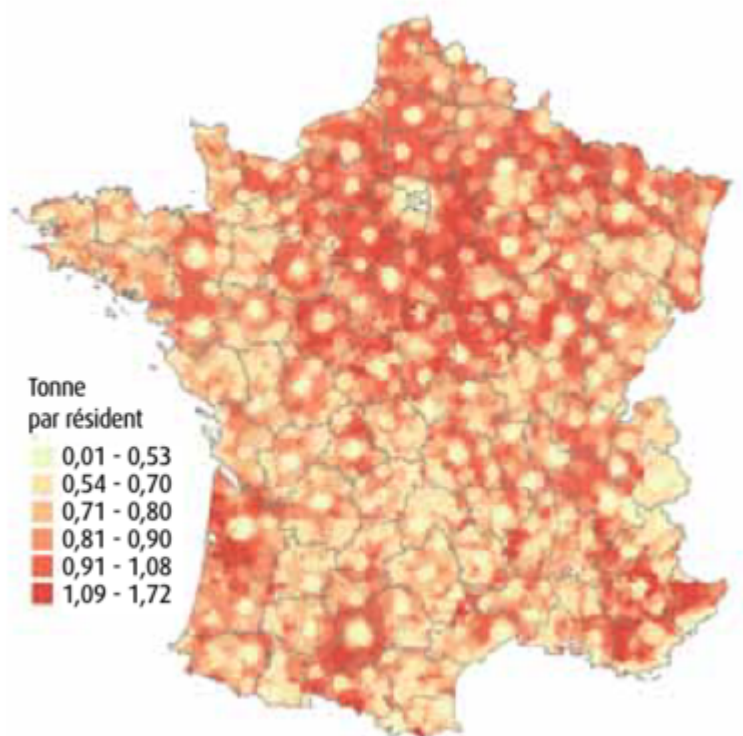
- Le lieu de vie impacte très fortement l'empreinte carbone de la mobilité quotidienne.
- Pour se rendre sur son lieu de travail ou d'activité, un habitant d'un grand centre-ville génère, en moyenne, une empreinte carbone deux fois moindre que la moyenne
- En périphérie des grandes villes et métropoles, la dépendance automobile est en revanche à son maximum.
- En milieu rural, la situation est intermédiaire : les déplacements du quotidien sont dépendants de la voiture, mais sont moins nombreux qu'en milieu périurbain.

Dans le détail :

En France, les enquêtes de mobilité montrent que l'impact carbone des déplacements du quotidien, et en particulier les déplacements domicile-travail (ou études), est très influencé par le lieu de vie. Plus les pôles urbains sont importants, et plus les habitants des centres-villes ont une empreinte carbone faible, du fait de la diversité et de l'efficacité des modes de déplacement alternatifs à la voiture qui y sont présents.

En revanche, c'est également dans la grande périphérie de ces pôles urbains importants qu'on trouve l'empreinte carbone la plus forte pour ce type de déplacement : « *La concentration de l'emploi, associée à la pression immobilière, provoque une croissance démographique hors des pôles. Cette périurbanisation conduit à une forte convergence des déplacements vers ces pôles : 28 % des emplois des pôles urbains sont ainsi occupés par des non-résidents. Les flux correspondants occasionnent 45 % des émissions de CO₂ liées aux navettes quotidiennes pour seulement 17 % du total des flux* ». (Lévy et Lejeannic, 2011)

Carte 5 – Émissions de CO₂ des déplacements (par actif ou étudiant)



Source : D. Lévy et T. Le Jeannic (2011)

Émissions de CO₂ des déplacements (par actif ou étudiant) © CGDD, 2012 ; Lévy et Lejeannic, 2011

En milieu rural, la situation peut paraître paradoxale : la dépendance automobile est à son maximum, plus forte encore qu'en deuxième ou troisième couronne des métropoles ; mais les déplacements domicile-travail sont moins importants, si bien que l'empreinte carbone de ce secteur est moins forte qu'en périphérie de grande agglomération. Elle est toutefois nettement plus forte qu'en centre-ville.

Mobilité de loisir — avion

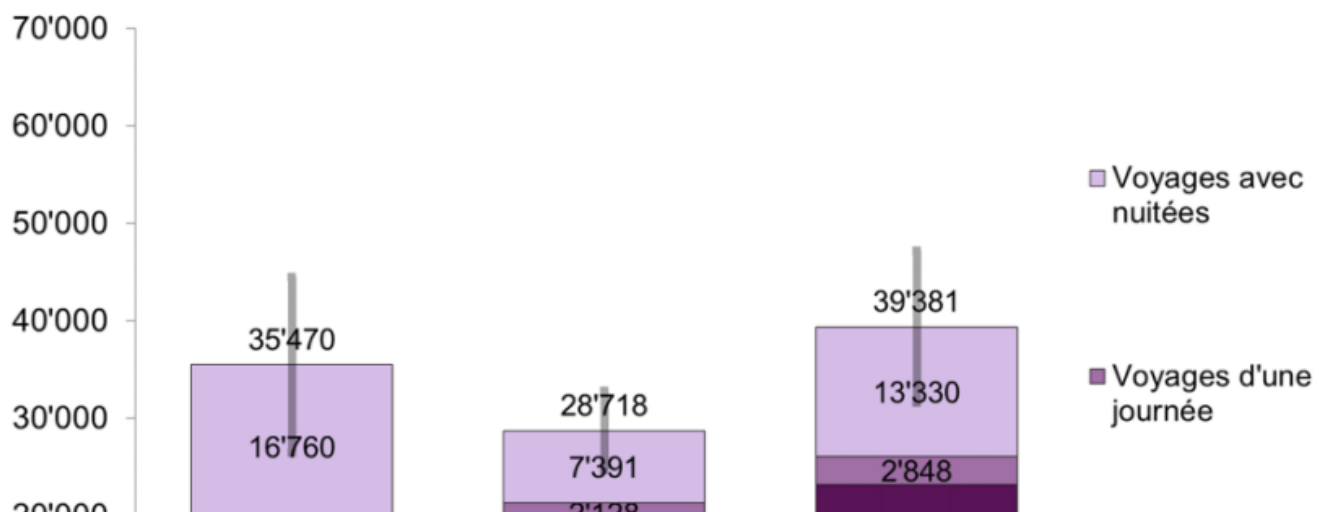
Ce qu'il faut retenir :

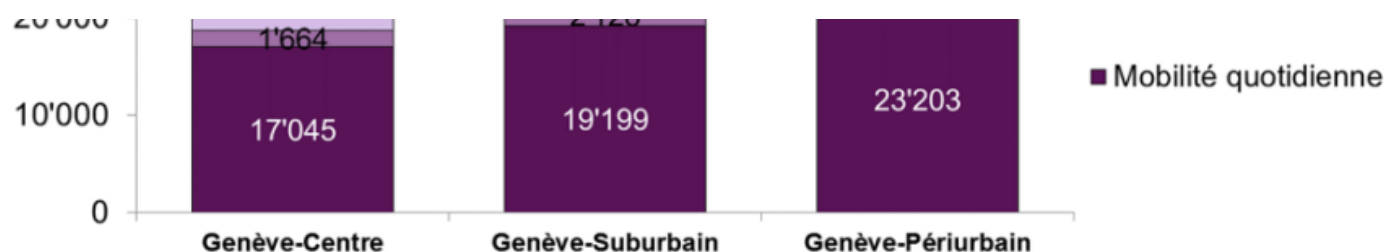
- Le lieu de vie n'est pas sans incidence sur l'utilisation de l'avion — même s'il n'est pas un facteur explicatif très convaincant à lui seul.
- Les habitants des centres-villes semblent utiliser davantage l'avion que la moyenne, notamment davantage que les périurbains — moins en raison de leur localisation que de leur pouvoir d'achat...
- ... mais cela ne semble pas compenser les économies qu'ils font à l'année sur les déplacements du quotidien.

Dans le détail :

En France, les statistiques rendues publiques par la DGAC ne permettent pas de connaître la catégorie de lieux de vie des personnes qui prennent l'avion en France (DGAC-MTES, 2017). Plusieurs études menées en Île-de-France, en Suisse, en Italie ou encore en Finlande montrent toutefois que les habitants des centres-villes prennent davantage l'avion que les autres, ou a minima qu'ils partent davantage en vacances et plus loin (Louvet et Nessi, 2011 ; Munafò S., 2017 ; Heinonen & Junnila S., 2011).

Le cas de Genève semble assez représentatif : pour leurs voyages avec nuitées (incluant l'avion, mais pas seulement), les habitants du centre utilisent deux fois plus d'énergie pour leurs déplacements que les habitants du secteur suburbain (première couronne). En revanche, ils sont presque rattrapés par les périurbains sur ce poste de consommation.





Énergie primaire utilisée pour les déplacements, en MJ, secteurs d'analyses spécifiques à Genève © Louvet et Nessi, 2011

Les études susmentionnées remarquent que ces déplacements de longue distance, plus importants chez les habitants des centres-villes, ne correspondent pas forcément à une compensation, c'est-à-dire une volonté de fuir l'urbanité et la densité des centres-villes — hypothèse dite de « l'effet barbecue ». Des facteurs plus structurants (en particulier les revenus, l'appartenance sociale, les origines familiales) semblent intervenir de manière plus importante dans ce choix de prendre souvent l'avion. Autrement dit, si les citadins prennent davantage l'avion, ce n'est pas forcément parce qu'ils sont citadins.

Viande — produits carnés

Ce qu'il faut retenir :

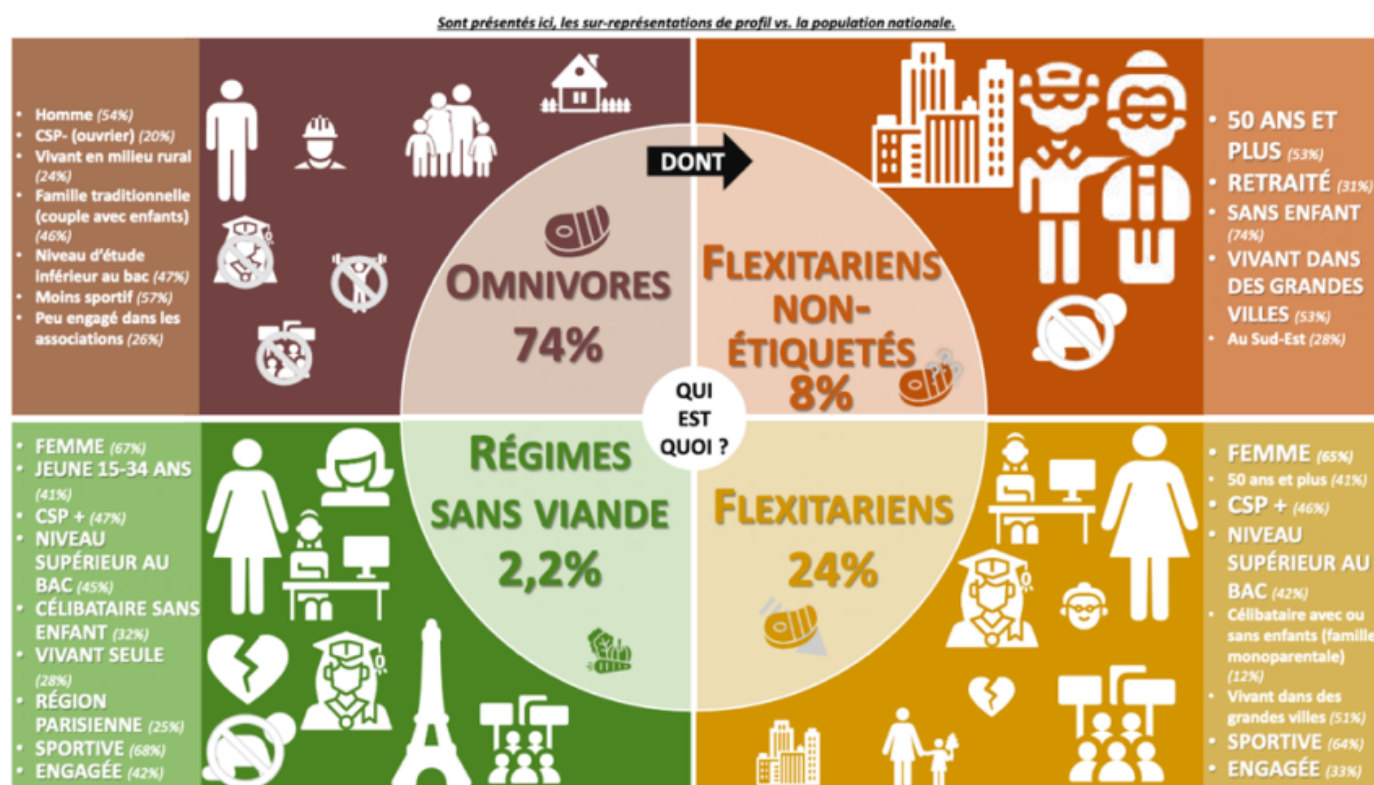
- Le lieu d'habitation a peu d'impact sur la consommation de viande.
- Les habitants des métropoles semblent consommer un peu moins de viande, et on y trouve une proportion plus importante de personnes attirées par des régimes végétariens ou flexitariens

Dans le détail :

Les statistiques de FranceAgriMer sur la consommation de produits carnés ne fournissent pas d'information sur le caractère urbain ou rural des consommateurs. Les données régionalisées permettent toutefois de constater que la région Île-de-France, de loin la plus urbaine, est aussi celle qui présente la consommation de viande la plus faible par habitant — en tout cas pour certaines viandes, comme le bœuf. Ces écarts ne sont toutefois pas très significatifs (FranceAgriMer, 2020). L'enquête budget des familles de l'INSEE montre

également une légère surconsommation de viande en milieu rural et dans les petites villes (INSEE, 2020).

Une enquête menée par l'IFOP montre de son côté une surreprésentation des régimes alternatifs dans les villes : les flexitariens et les végétariens sont proportionnellement davantage présents dans les villes et en région parisienne. Inversement, les « omnivores » sont davantage présents à la campagne (IFOP, 2020).



Types de régime des Français, et surreprésentations constatées par catégorie © IFOP, 2020

Consommation (autres)

Ce qu'il faut retenir :

- Le lieu d'habitation semble peu lié à la surconsommation de certains biens ou services.
- L'habitat individuel (rural, périurbain) pousse davantage à l'achat de certains équipements liés au jardin, au loisir et à l'équipement de la maison.
- Le fait d'habiter en ville est en général associé à davantage de consommation de services (culture, restauration, etc.).

Dans le détail :

Nous n'avons pas trouvé d'informations permettant de quantifier précisément les écarts d'empreinte carbone liée à la consommation de biens ou services en fonction du lieu de résidence. La dernière enquête sur le budget des familles de l'INSEE montre que certains biens sont associés à la ruralité ou au périurbain : c'est le cas de l'outillage pour la maison et le jardin, par exemple.

De même, certaines consommations de services sont un peu plus importantes en milieu urbain, comme la restauration et l'hôtellerie, certains services culturels ou encore les services à la personne (INSEE, 2020). Il est toutefois difficile d'en tirer des conclusions quant à des écarts d'empreinte carbone en faveur de tel ou tel type de territoire.

Les revenus et l'appartenance sociale semblent beaucoup plus déterminants, si bien que les territoires faisant apparaître une consommation de biens plus élevés sont avant tout des territoires plus aisés (cf. fiche correspondante).

Représentation du changement climatique — climatoscepticisme

Ce qu'il faut retenir :

- Le lieu d'habitation ne semble pas avoir d'impact sur la représentation ou la compréhension du changement climatique.

Dans le détail :

Nous n'avons pas trouvé d'information montrant un lien avéré entre l'appartenance à tel ou tel type de territoire et les représentations sociales du changement climatique ou son ressenti.

En particulier, le baromètre « Représentations sociales du changement climatique » ne contient pas d'information quant à ces catégories de territoires : urbain, rural, périurbain ou autres. Une analyse par régions fait apparaître que, en proportion, il y a très légèrement plus de climatosceptiques en Île-de-France que dans la moyenne de la France (Ademe, OpinionWay, 2023) ; dans le même temps, il y aurait également en Île-de-France un peu plus de personnes considérant le climat comme une des trois grandes priorités pour le pays (Parlons climat, 2022). Ces écarts ne semblent pas significatifs et laissent penser qu'il y a peu d'écarts de représentation du changement climatique liés aux territoires.

Vulnérabilité et attitudes face à la transition postcarbone

Ce qu'il faut retenir :

- Les efforts à fournir pour atteindre la neutralité carbone varient grandement en fonction du type de territoire où l'on vit.
- Les changements les plus importants concernent les périurbains et les ruraux, du fait de leur forte dépendance quotidienne à des modes de déplacement et des types de logement plus intenses en carbone.
- Les solutions que ces derniers envisagent plus favorablement sont souvent d'ordre technique, mais elles sont chères (voiture électrique, pompe à chaleur, isolation).
- Les habitants des territoires urbains présentent une vulnérabilité plus forte aux canicules, alors que les territoires ruraux ont souvent une économie plus directement impactée par le réchauffement (agriculture, tourisme, etc.).

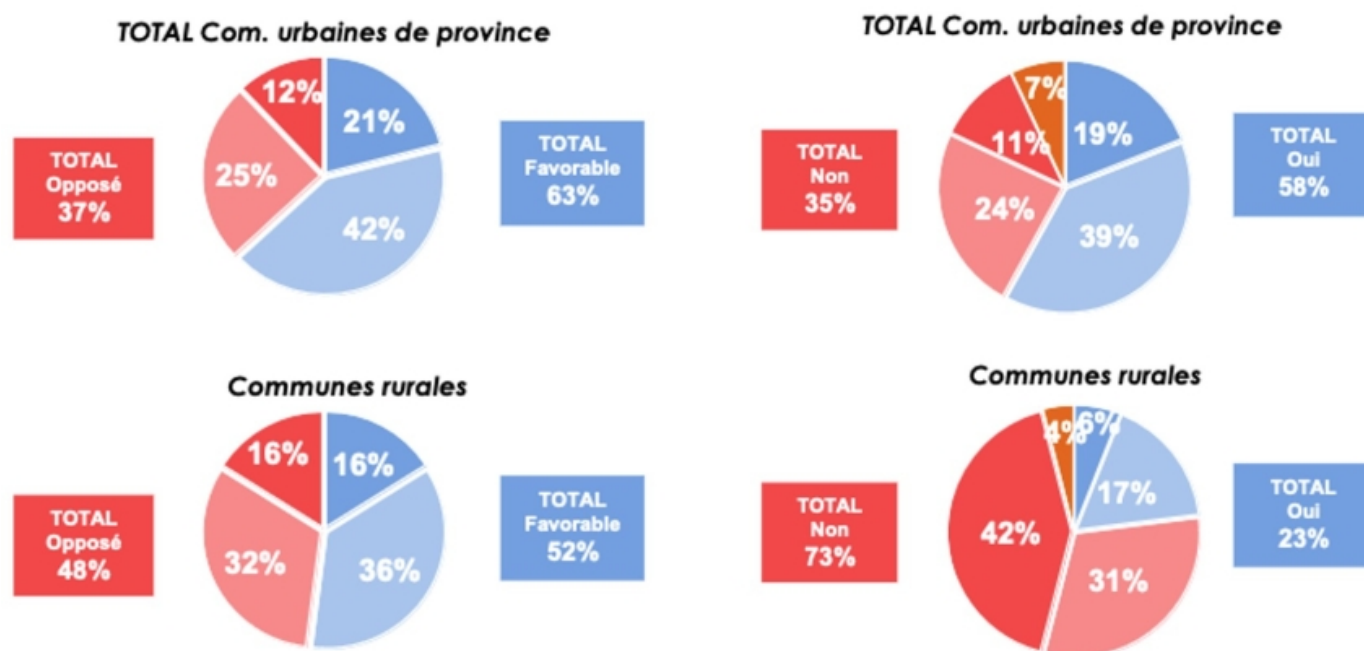
Dans le détail :

Au regard de ce qui a été vu précédemment, on constate que les efforts à fournir pour atteindre la neutralité carbone sont, en moyenne, plus importants pour les habitants des périphéries urbaines et du monde rural : non seulement parce que leur empreinte carbone est un peu plus élevée, mais aussi et surtout parce que les postes de consommation responsables de ce dépassement sont plus directement liés à leur quotidien — ils sont plus « vitaux ». Ces écarts entre urbains, ruraux et périurbains sont, là encore, très largement démultipliés par les écarts de revenus au sein de chacun de ces types de territoires (cf. fiche correspondante).

La dépendance automobile concerne par exemple un tiers de la population française, pour laquelle il existe peu de solutions de déplacement alternatives viables, du fait notamment de la dispersion de l'habitat et des activités sur les territoires concernés (Héran, 2021 ; IFOP, 2023). De ce fait, des outils contraignants associés à la transition écologique, comme la taxe carbone, sont davantage rejetés en milieu rural qu'en milieu urbain ; de même que les péages urbains ou les ZFE impactent davantage les habitants des zones périurbaines (DREES, 2024 ; IFOP, 2023)).

Les propositions privilégiées pour ces populations à forte dépendance automobile sont alors davantage tournées vers la technologie, via l'électrification des véhicules individuels, mais elles représentent un coût supplémentaire important, qui peut être vécu comme une injustice. Le même raisonnement semble valable pour le logement (rénovation, changement

de chaudières, etc.).



Adhésion aux ZFE (gauche) et jugement de sa capacité à privilégier les modes doux (droite) selon la catégorie d'agglomération. Légende : Rouge = (très ou plutôt) opposé ; bleu = (très ou plutôt) favorable ; orange = utilise déjà des modes doux) © IFOP, 2023

Ainsi, même si un sondage réalisé pour Familles rurales montre que les ruraux ne semblent pas plus opposés à la transition écologique que les urbains (IFOP, 2023b), le chemin vers la neutralité carbone semble pour eux plus difficile et contraignant. Et il l'est sans doute encore davantage pour les périurbains, en particulier ceux qui vivent en périphérie des grandes métropoles — et d'autant plus si leurs revenus sont faibles. Inversement, les urbains à hauts revenus ont également des efforts à faire, qui sont d'autant plus importants qu'ils touchent à des secteurs de consommation moins essentiels (loisirs, avion, etc.).

Enfin, on rappellera que la vulnérabilité au changement climatique est très variable en fonction des territoires. Les milieux urbains et denses sont davantage sensibles à la canicule, du fait de la présence d'îlots de chaleur urbains. Les territoires ruraux ont en revanche des secteurs d'activité économique qui dépendent plus du climat, comme l'agriculture, la sylviculture ou le tourisme (ONERC, 2024).

Bibliographie

- ADEME, OpinionWay, 2023. Représentations sociales du changement climatique, 23^e vague. ADEME, URL : <https://bibliothèque.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/5917-representations-sociales-du-changement-climatique-23-eme-vague-du-barometre.html>

- DGAC, MTES, 2017. Enquête nationale auprès des passagers aériens. DGAC, MTES, URL : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/ENPA_2015_2016.pdf
- CGDD, 2012. « Les émissions directes de CO₂ des ménages en fonction de leur localisation », Le point sur, n° 137, Commissariat général au Développement Durable, URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-10/LPS%20137%20co2%20m%C3%A9nage.pdf>
- Connolly M., et coll. 2022. « Urban and rural carbon footprints in developing countries », Environmental Research Letters, Vol. 17, n°8, URL : <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ac7c2a>
- DREES, 2024. « Taxe carbone : une moins grande adhésion à sa hausse dans le milieu rural, quelle que soit la mesure sociale ou fiscale en contrepartie », Études et résultats n° 1296, le 21/02/2024 URL : <https://drees.solidarites-sante.gouv.fr/publications-communique-de-presse/etudes-et-resultats/taxe-carbone-une-moins-grande-adhesion-sa>
- France-Agri-Mer, 2023. La consommation de produits carnés et d'œufs. Les données. France-Agri-Mer, URL : https://www.franceagrimer.fr/fam/content/download/71902/document/STA-VIA-Consommation_des_produits_carn%C3%A9s_et_oeufs_en_2022.pdf?version=5
- Heinonen J. and Junnila S., 2011. « A Carbon Consumption Comparison of Rural and Urban Lifestyles », Sustainability, 3(8), pp. 1234-1249 ; doi:10.3390/su3081234 URL : https://www.researchgate.net/publication/227439309_A_Carbon_Consumption_Comparison_of_Rural_and_Urban_Lifestyles
- Hérain F., 2023. « Le casse-tête de la dépendance automobile en zones peu denses », in The Conversation, mise en ligne le 23 octobre 2023, URL : <https://theconversation.com/le-casse-tete-de-la-dependance-automobile-en-zones-peu-denses-168902>
- IFOP, 2020. Végétariens et flexitariens en France en 2020. Enquête Ifop pour FranceAgriMer, URL : <https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2021/05/Rapport-complet-Vegetariens-et-Flexitariens-en-France-en-2020-IFOP-avec-compression.pdf>
- IFOP, 2023. L'acceptabilité sociale des transitions. Intercommunalités de France, IFOP, URL : https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2023/10/120213_Presentation.pdf
- IFOP, 2023b. Territoires ruraux : perceptions et réalités de vie face aux défis des transitions. Familles rurales, IFOP, URL : <https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2023/06/Rapport-detude-2023-def.pdf>
- INSEE, 2020. Les dépenses des ménages en 2017. Enquête Budget des familles, résultats. INSEE, mis en ligne le 15/09/2020, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4648319?sommaire=4648339>
- Lévy D., Lejeannic T., 2011. « Un habitant de pôle urbain émet deux fois moins de CO₂ que la moyenne pour se rendre à son lieu de travail ou d'études », INSEE première, n° 1357, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1287608>
- Louvet N., Nessi H., 2011. « Incidences des rapports au cadre de vie sur la mobilité de loisirs », LATTS, 324 p. Résumé URL : <https://core.ac.uk/download/pdf/48339852.pdf>
- Munafò S. 2017. « Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'effet barbecue sur le grill », Cybergéo, 832, URL : <https://journals.openedition.org/cybergeo/28634>
- ONERC — Observatoire national des Effets du Réchauffement climatique, 2024. URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/observatoire-national-sur-effets-du-rechauffement-climatique-onerc>
- Parlons climat, 2022. Environnement, crise climatique : l'opinion des Français au-delà des clichés. parlons climat & Destin commun, URL : <https://www.destincommun.fr/media/gt1pkfu1/etude-parlons-climat-juin2022-destincommun.pdf>
- Pottier et coll., 2020. « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », FAERE Working Paper, 2020.15, URL : https://faere.fr/pub/WorkingPapers/Pottier_Combet_Cayla_Lauretis_Nadaud_FAERE_WP2020.15.pdf
- Viguié V., 2022. « Faut-il vivre en ville ou à la campagne pour être écolo ? », mis en ligne le 22/12/2022, URL : <https://bonpote.com/faut-il-vivre-en-ville-ou-a-la-campagne-pour-etre-ecolo/>

QUELS LIENS ENTRE LE LIEU DE VIE ET LES ENJEUX CLIMATIQUES ?

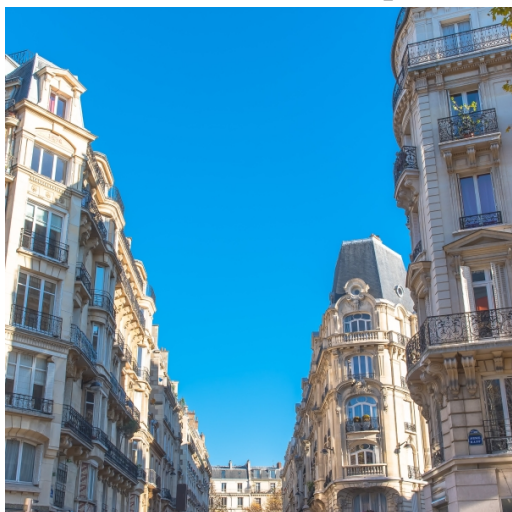




ARTICLE

Pour atténuer les effets du changement climatique, les collectivités doivent envisager à long terme la transformation de leurs infrastructures et de leurs réseaux.

QUELS LIENS ENTRE LES REVENUS DES MÉNAGES ET LES ENJEUX CLIMATIQUES ?



ARTICLE

Comment amener les citoyennes et les citoyens les plus riches à se tourner vers une plus grande sobriété ?

QUELS LIENS ENTRE L'ÂGE ET LES ENJEUX CLIMATIQUES ?





ARTICLE

Constate-t-on une différence marquée entre les empreintes carbone de personnes d'âges différents ?

QUELS LIENS ENTRE LES QUESTIONS DE GENRE ET LES ENJEUX CLIMATIQUES ?

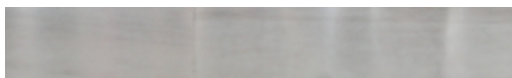


ARTICLE

Les femmes se révèlent bien plus vertueuses, tant au niveau de leurs déplacements que de leur alimentation.

QUEL LIEN ENTRE CSP, NIVEAU D'ÉTUDE ET ENJEUX CLIMATIQUES ?





ARTICLE

Quand il faut se battre chaque jour pour joindre les deux bouts, peut-on encore trouver l'énergie de se préoccuper de son empreinte carbone ?