

Vous êtes ici : [Accueil](#) > [Climat & Environnement](#) > [Atténuation du changement climatique : quelles empreintes carbone selon les CSP, âges, genres et territoires](#) > Quel lien entre CSP, niveau d'étude et enjeux climatiques ?

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

< [Retour au sommaire du dossier](#)



ARTICLE

Plus de titres scolaires que la moyenne, au service d'une carrière qui tutoie les sommets : un tel parcours vous amène-t-il à être plus ou moins concerné par la question climatique ?

À l'inverse, 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 ?

En appréhendant avec justesse les comportements de chaque composante de la société, les pouvoirs publics comme les citoyens se donnent les moyens d'actions correctement ciblées, adaptées à chaque situation.

Si les catégories socioprofessionnelles (CSP) sont des outils de classification pertinents pour l'analyse de bien des aspects de la société, sont-elles encore efficaces lorsqu'il s'agit d'atténuer les effets du changement climatique ?

Afin de répondre à ces questions, cette fiche vous propose une synthèse des données disponibles pour évaluer l'utilité d'une prise en compte des CSP en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

Tag(s) : Transition, Emploi, Climat, Modes de vie, Atténuation

Date : 10/10/2024

Empreinte carbone

Ce qu'il faut retenir :

- Les CSP constituent une variable explicative des différences d'empreintes carbone globales individuelles, fortement liées au niveau de revenu ;
- Les CSP+, disposant d'un pouvoir d'achat plus élevé que la moyenne, émettent plus de tonnes CO₂eq que les CSP- ;
- La composition de cette empreinte carbone individuelle varie. La part des transports est plus importante chez les CSP+ (30 % contre 25 %) alors que l'alimentation prend un peu plus de poids chez les CSP- ;
- Au sein de chaque CSP, l'empreinte carbone varie en fonction de l'appropriation des attitudes permettant de la réduire. Cette appropriation dépend en partie d'inégalités sociales reflétées par les CSP, mais aussi de facteurs culturels et de modes de vie, qui engagent au-delà.
- Les normes prescrites le sont relativement à des modes de vie valorisés. Elles ne prennent pas en compte certaines pratiques vertueuses ancrées dans ces facteurs culturels.

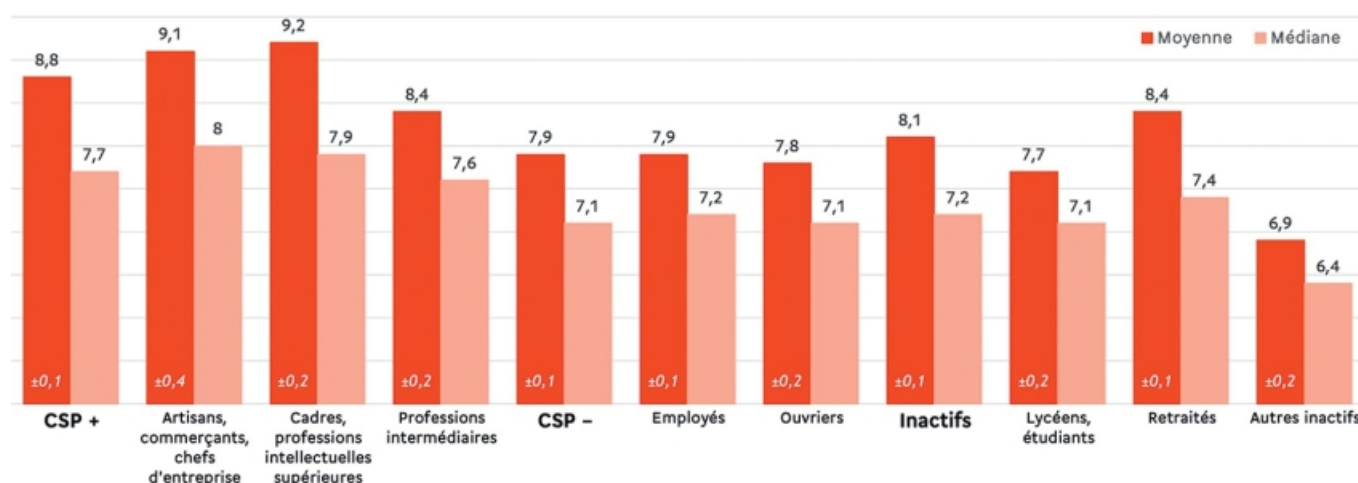
Dans le détail :

Les données manquent pour lier directement le niveau d'étude à l'empreinte carbone individuelle en termes de pratiques. Cependant, le niveau d'étude est corrélé aux catégories socioprofessionnelles sans le recouvrir totalement. Il joue alors indirectement puisque les CSP constituent une variable explicative des différences en matière d'empreintes carbone globales individuelles.

Selon une enquête menée en 2023 auprès d'un échantillon représentatif de Français, les CSP+, disposant d'un pouvoir d'achat plus élevé que la moyenne, émettent, en moyenne, plus de tonnes CO₂eq que les CSP- : 8,8 tCO₂eq contre 7,9 tCO₂eq pour une moyenne globale de 8,2 tCO₂eq. Si les écarts ne sont pas toujours très importants, la tendance est affirmée : les CSP+ sont surreprésentées dans les empreintes carbone individuelles au-delà des 9 tCO₂eq rejetés dans l'atmosphère tandis que les CSP- le sont en deçà.

Relativement à la moyenne d'émission (située à 8,2 tCO₂eq), les artisans, commerçants et les cadres culminent dépassent les 9 t alors que les ouvriers à 7,8 t et les étudiants à 7,7 tCO₂eq sont les plus sobres. L'empreinte varie en fonction des catégories

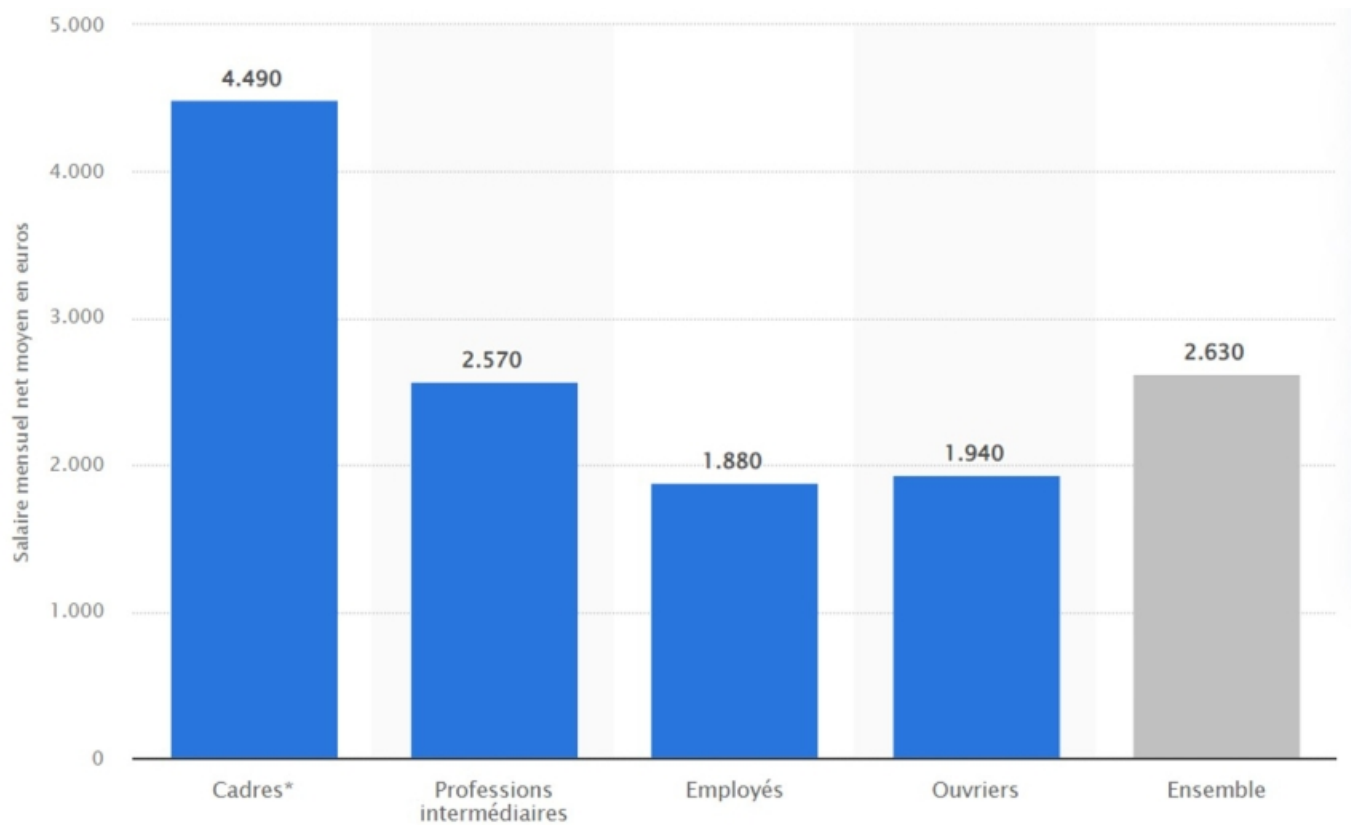
socioprofessionnelles entre un peu moins de 7 tCO₂eq et un peu plus de 9 en moyenne.



L'empreinte carbone moyenne individuelle par CSP © OpinionWay, Ademe, 2023

La composition de cette empreinte carbone individuelle varie quelque peu entre CSP+ et CSP-. Si l'ordre des facteurs ne change pas, la part des transports est plus importante chez les CSP+ (30 % contre 25 %) alors que l'alimentation prend un peu plus de poids chez les CSP- (24 % contre 22 %). Et au sein des postes, d'autres écarts s'observent entre les différentes CSP : au sein des CSP+ ; la part des transports chez les professions intermédiaires (28 %) est plus faible que chez les cadres (34 %) alors qu'au sein des CSP-, la part du logement est plus faible chez les étudiants (14 %) en comparaison de celle des inactifs (23 %) ou retraités (26 %). Enfin, les artisans commerçants et les cadres ont en moyenne une empreinte carbone plus élevée que les autres CSP en partie due au poste mobilité.

Les CSP cachent en fait des disparités de revenu (analysées par ailleurs) fortement corrélées au statut et type d'activité professionnels et aux diplômes. Si ce triptyque possède une puissance explicative, les revenus sont les plus structurants en matière d'empreinte carbone. Plus les revenus des ménages sont élevés et plus, en moyenne, ils ont une empreinte carbone importante, ce qui explique l'empreinte plus élevée des CSP+ relativement aux CSP-.



Salaires mensuels nets moyens en équivalent temps plein dans le secteur privé en France en 2022, selon la catégorie socioprofessionnelle (CSP) (en euros) © Statistica, 2022

Pour autant, au sein de chaque CSP, il existe de grands écarts entre ménages. Un cadre peut avoir une empreinte carbone moins élevée qu'un ouvrier. En la matière, l'appropriation des attitudes prescrites pour réduire son empreinte carbone est variable et en partie liée aux inégalités sociales.

Elles deviennent des valeurs de distinction sociale par le haut pour certaines catégories dites supérieures qui peuvent se le permettre via leurs revenus en partie liés à leur CSP, mais pas seulement : rouler en voiture électrique, consommer durable, etc. Et si les CSP- ont une empreinte carbone moins élevée, cela est en partie dû à des gestes et attitudes de consommation liées à des contraintes budgétaires, mais aussi inscrites dans des modes de vie.

Plusieurs études ont démontré que les pratiques de réparation, réutilisation, réemploi, autoproduction étaient ancrées dans certains milieux ouvriers, modestes, où le travail manuel domestique était source d'économie, de sobriété et de valorisation de soi (Monforte, 2001).

Via le revenu, mais aussi une culture professionnelle, voire de groupe social lié par un mode de vie similaire construit autour des modalités du travail, la CSP peut donc être explicative de

certaines attitudes et gestes relatifs à l'empreinte carbone. Par exemple, considérant l'empreinte carbone numérique, les cadres sont de leur côté bien moins enclins à nettoyer leur boîte mail, limiter leurs envois d'email et de pièces jointes, que les autres CSP (Odoxa, 2021).

Représentations du changement climatique

Ce qu'il faut retenir :

- La hiérarchie des préoccupations environnementales, le caractère scientifique du changement climatique ou encore le rôle de l'effet de serre sont des éléments partagés entre les CSP sur lesquels le niveau d'étude ne joue pas un caractère central ;
- Les CSP- sont en revanche plus enclins au doute sur les causes et le devenir du changement climatique et se disent moins en compréhension de la notion d'empreinte carbone que les CSP+ et les plus diplômés ;
- Les deux catégories se différencient dans le type d'impact que le changement climatique pourrait avoir dans le futur : quand les CSP- sont préoccupées par les bouleversements climatiques (catastrophe, réchauffement), les CSP+ redoutent davantage les bouleversements d'ordre géopolitiques qu'ils pourraient entraîner.

Dans le détail :

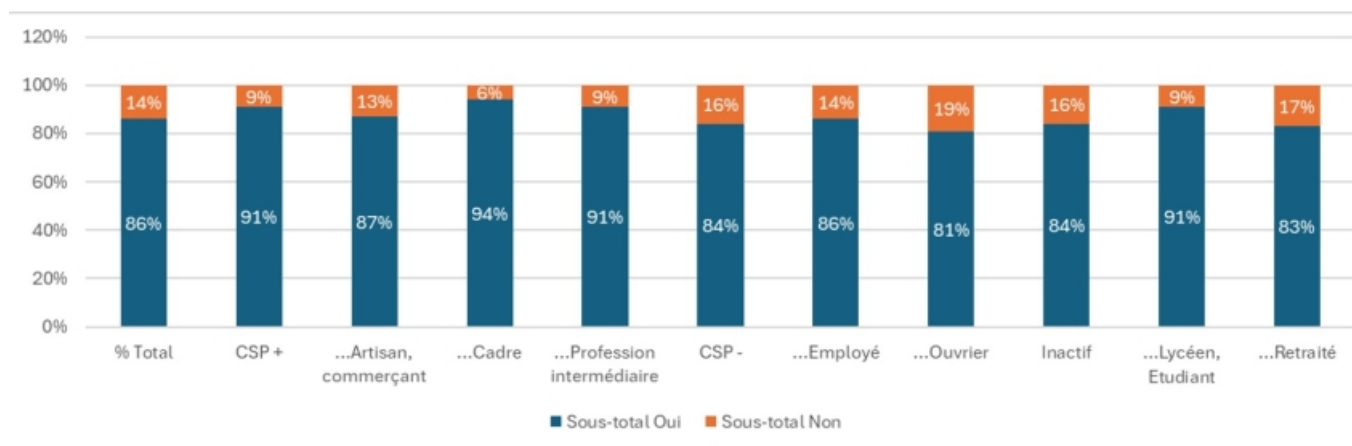
Le baromètre des représentations sociales du changement climatique de l'Ademe permet de saisir les différences entre CSP+ et CSP- mais aussi en termes de niveau d'étude (Ademe, 2023). Ainsi, la hiérarchie des problèmes environnementaux les plus préoccupants est identique entre les CSP+ et CSP-, excepté sur la question de la dégradation des paysages que les premiers placent avant les secondes.

L'effet de serre, le réchauffement climatique, la dégradation de la biodiversité, les pollutions de l'air et de l'eau tiennent le haut du pavé. Le niveau d'étude également n'est pas discriminant en ce qui concerne le placement des trois premières préoccupations. À noter cependant que la préoccupation de la dégradation de la biodiversité est moindre chez les diplômés du supérieur au profit de la question de la pollution de l'air et notamment chez ceux ayant réalisé des études scientifiques.

Pour les deux catégories de CSP, le rôle de l'effet de serre sur le réchauffement climatique est également acquis et sa scientificité peu remise en question. Le niveau d'étude ne semble pas non plus être discriminant sur cette opinion. Le caractère anthropique du réchauffement climatique ne fait pas apparaître des écarts probants entre CSP ou entre niveau d'étude. Pour autant, lorsque la question est tournée sur la réalité du changement climatique, les CSP- sont plus enclines au doute de 5 points : 19 % pensent que les raisons ne sont pas connues de manière certaine (14 % CSP+) et 18 % affirment son caractère naturel (13 % CSP+).

En compilant plusieurs études et, en tendance, le scepticisme se situe, en moyenne, davantage chez les moins diplômés et les CSP- alors que les plus pessimistes sur l'avenir de la planète sont, en tendance, du côté des plus diplômés et CSP+. Pour autant, les écarts sont faibles. À la question sur les conditions de vie à venir, 68 % des étudiants du supérieur les perçoivent comme extrêmement pénibles contre 64 % de ceux s'étant arrêtés au primaire.

Si la prise de conscience est largement partagée, les inquiétudes quant aux impacts imaginés du dérèglement climatique sont différentes. Les CSP- sont davantage inquiets des catastrophes naturelles et du réchauffement des températures (71 % et 38 %) que les CSP+ (61 % et 31 %), ces dernières portant davantage leurs inquiétudes sur les conflits politiques et sociaux dues aux crises et aux migrations de population. Ces différences sont, cette fois-ci, également corrélées au niveau de diplôme.

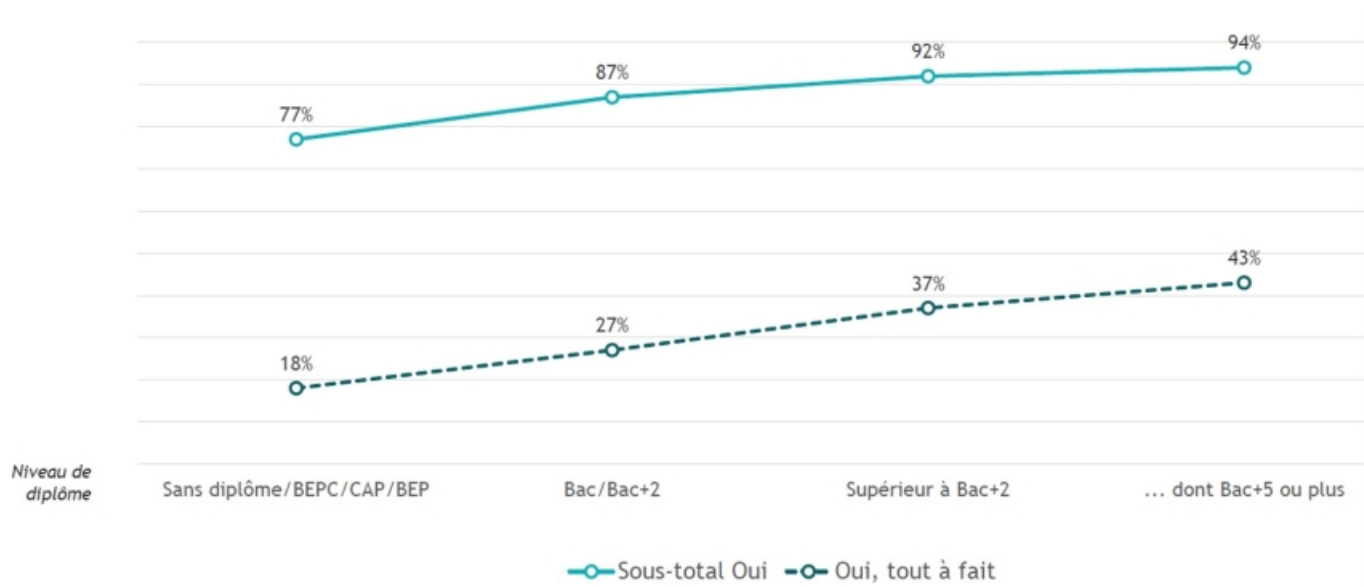


La compréhension de la notion d'empreinte © Ademe, OpinionWay, 2023

Les CSP+ et déclarent davantage comprendre la notion d'empreinte carbone (91 %) et les facteurs qui l'influencent (91 %) avec, parmi eux, les cadres plus que les autres, que les CSP- (autour de 84 % pour les deux questions) et parmi eux notamment les ouvriers.

Cette question déclarative montre peut-être davantage de confiance et de maîtrise des concepts des premiers sur les seconds que de compréhension réelle. Pour autant, les CSP

étant souvent corrélées au niveau de diplôme, celui-ci joue un rôle important dans cette représentation de l'empreinte carbone. Plus on monte dans le niveau d'étude et plus le concept est compris.



La compréhension de la notion d'empreinte © Ademe, OpinionWay, 2023

Vulnérabilité et attitudes face au changement climatique

Ce qu'il faut retenir :

- Les CSP+ déclarent souhaiter augmenter leurs efforts pour changer leurs modes de vie et se disent plus souvent engagées et convaincues dans l'importance de réduire leur empreinte carbone que les CSP-.
- Au-delà des intentions, les CSP+, cadres notamment, sont plus enclines à supporter le coût d'un changement de modes de vie que ce soit les taxes environnementales ou l'achat de produits durables relativement aux ouvriers ou étudiants, car l'impact financier est moindre sur leur budget.

Dans le détail :

La propension à changer son mode de vie face au changement climatique varie. Les CSP+ souhaitent davantage de justice dans les efforts (67 % contre 61 %) que les CSP- plus divisés dans les réponses (Ademe). Cette justice est soutenue aussi en plus grande propension par les plus diplômés, tout comme la compensation des inconvénients à venir par d'autres avantages. En revanche, les moins diplômés sont plus sensibles à faire entendre leur voix dans le choix des efforts à fournir.

Les CSP+ se retrouvent davantage dans les populations convaincues et engagées dans la nécessité de réduire leur empreinte carbone, et ce, d'autant plus fortement, qu'ils sont souvent les plus gros émetteurs. Elles sont, en moyenne, plus pessimistes sur l'avenir de la planète face au changement climatique et elles déclarent plus souvent avoir déjà entendu parler de l'empreinte carbone (Odoxa). Elles sont aussi celles qui disposent d'une plus grande marge de manœuvre financière pour investir la question.

Les cadres envisagent ainsi la possibilité d'acheter, plus que la moyenne, des produits sans emballages, bio ou équitables, quitte à les payer plus cher, ou de se déplacer davantage à pied, en vélo ou TC, ce qui n'est pas le cas des ouvriers. Sans surprise alors, les cadres se jugent meilleurs élèves que la moyenne quand les ouvriers se considèrent moins bons, les premiers étant aussi ceux qui maîtrisent les attentes valorisées et attitudes prescrites en matière de sobriété carbone.

Ces éléments plaident pour des catégories supérieures, CSP+, plus diplômées et aux revenus plus élevés, s'approprient davantage les questions climatiques et qui, plus enclines à souhaiter des mesures collectives et coercitives (taxe carbone, taxe environnementale, quotas de CO₂), sont conscients qu'elles porteront sur les plus modestes. Elles peuvent se permettre une telle posture, possédant les marges de manœuvre financières, sociales, culturelles leur permettant d'envisager des impacts réduits sur leurs modes de vie, des stratégies de contournement, mais aussi des possibilités d'adaptation plus grande.

Les cadres et diplômés du supérieur sont davantage prêts à payer une taxe sur les carburants (CREDOC). Les employés et cadres évoquent, plus que la moyenne, leur intention d'augmenter leurs efforts pour réduire leur empreinte carbone, là où les étudiants et ouvriers se heurtent à des limites, notamment financières, dans les efforts qu'ils peuvent fournir.

Alimentation : régime alimentaire et consommation

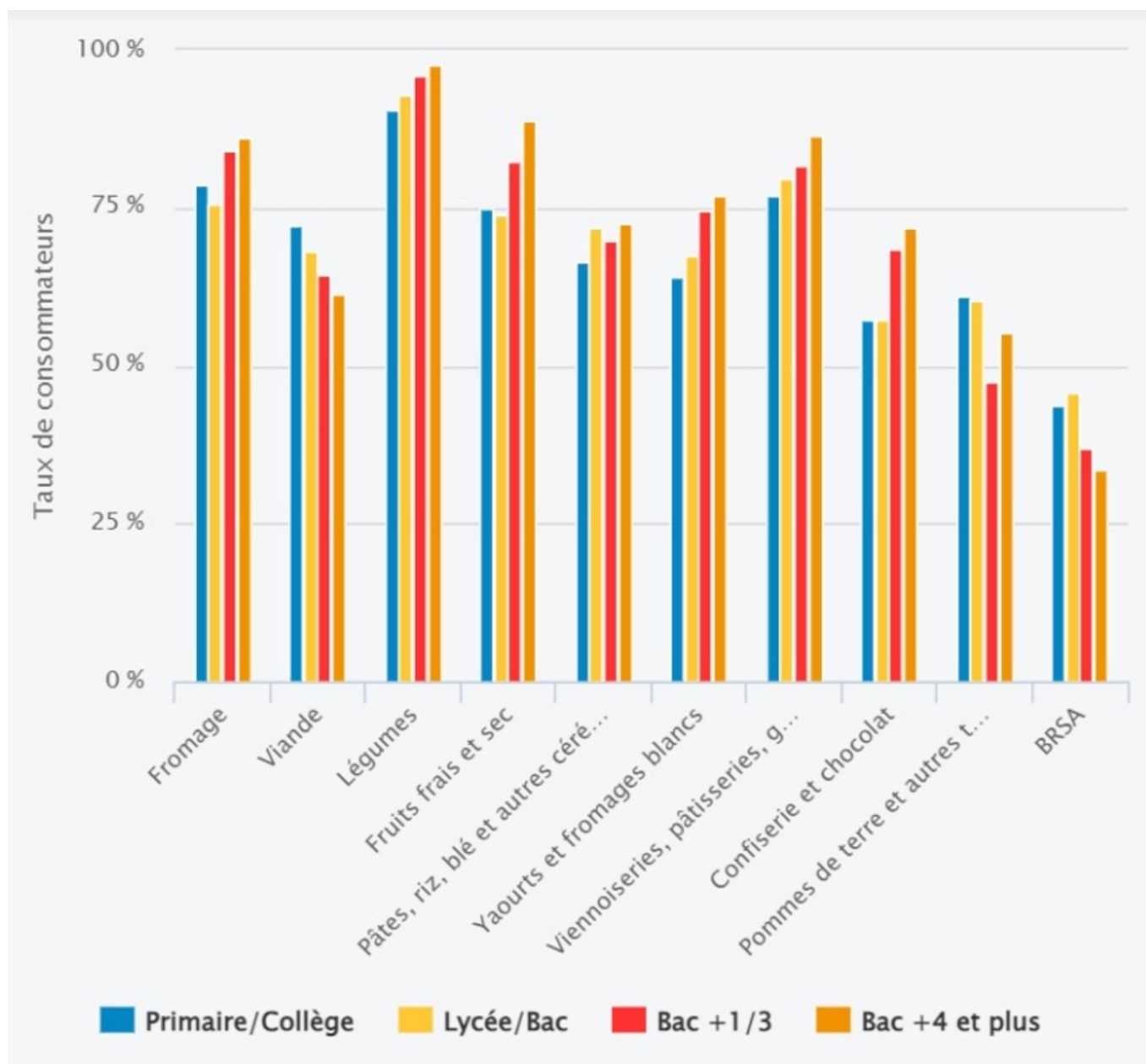
Ce qu'il faut retenir :

- La CSP joue sur le mode d'approvisionnement alimentaire pesant plus ou moins lourd dans l'empreinte carbone individuelle de manière indirecte, côté offre, dans le parcours des produits (circuit plus ou moins court) et de manière plus directe, côté demande, dans le parcours du consommateur pour aller le chercher (automobile et grande surface),
- La CSP et le niveau d'étude jouent dans le choix du type de produit et ses critères de qualité, via le pouvoir d'achat, la compréhension de l'information et la sensibilité environnementale (produits biologiques, circuit court, etc.),
- La CSP et le niveau d'étude jouent sur le contenu, type de produits, constituant l'alimentation du quotidien. Plus on monte dans les CSP et le niveau d'étude, plus l'alimentation est variée et qualitative et, possiblement, moins carbonée.

Dans le détail :

L'alimentation est un grand marqueur des inégalités sociales en France au niveau des pratiques d'achat alimentaire. Dans son étude INCa3, l'ANSES démontre que lorsque la personne de référence du ménage est cadre ou à un niveau d'étude bac+4 ou plus, les critères de qualité des produits (origine, mode de production, signes de qualité ou composition nutritionnelle) sont deux fois plus fréquemment cités, au détriment du prix (15 à -20 points), que lorsque la personne de référence du ménage est âgée est ouvrier, employé ou à un niveau d'étude primaire ou collègue.

La consommation d'aliments issus de l'agriculture biologique apparaît ainsi deux fois plus fréquente lorsque l'individu est cadre ou d'un niveau d'étude supérieur au bac que lorsqu'il est ouvrier ou employé ou à un niveau d'étude primaire ou collègue. De plus, les premiers privilégient davantage l'approvisionnement via les marchés, circuits courts ou commerces de proximité (+20 points) que les seconds, au détriment des grandes surfaces (-20 points). L'empreinte carbone liée à l'alimentation est aussi celle des filières de distribution, les plus courtes et de proximité ayant un moindre impact non seulement par le circuit du produit, mais aussi par la mobilité moindre qu'il faut au consommateur pour s'y rendre.



Les Français consomment les mêmes aliments, mais dans des proportions différentes en fonction de leur diplôme.

(BRSA : boissons rafraîchissantes sans alcool) © ANSES, 2017

Dans cette même étude, l'ANSES démontre aussi un lien entre CSP, niveau d'étude et contenu de l'assiette. Les personnes ayant suivi des études supérieures consomment plus de fruits et de légumes, mais également plus de fromage, de yaourt et fromage blanc ou encore de chocolat. Au contraire, les individus qui se sont arrêtés au primaire ou au collège boivent plus de soda et privilégient la viande (hors volaille) et les pommes de terre.

Cette consommation de viande, dont la production gourmande en GES fait exploser l'empreinte carbone individuelle, est un marqueur social « inversé » en termes de CSP : sa forte consommation a longtemps été le privilège des plus riches, avant de se démocratiser et de voir ce symbole s'inverser (Arsel & Abroenien, 2022). En France, les CSP+ consomment

de moins en moins de viande alors que les ouvriers en consomment en moyenne un tiers de plus que les cadres (Tavoularis & Sauvage, 2018) et cette viande est, le plus souvent, de moindre qualité.

Mobilité de loisir : avion et voyage de tourisme

Ce qu'il faut retenir :

- Plus le temps passé en avion est important, plus l'empreinte carbone l'est aussi.
- Si les cadres représentent les premiers utilisateurs du transport aérien, les CSP- représentent aujourd'hui 50 % des passagers.
- Les populations jeunes et diplômées de l'enseignement supérieur sont à la fois celles qui prennent le plus l'avion par choix et celles qui refusent le plus de le prendre par choix également.

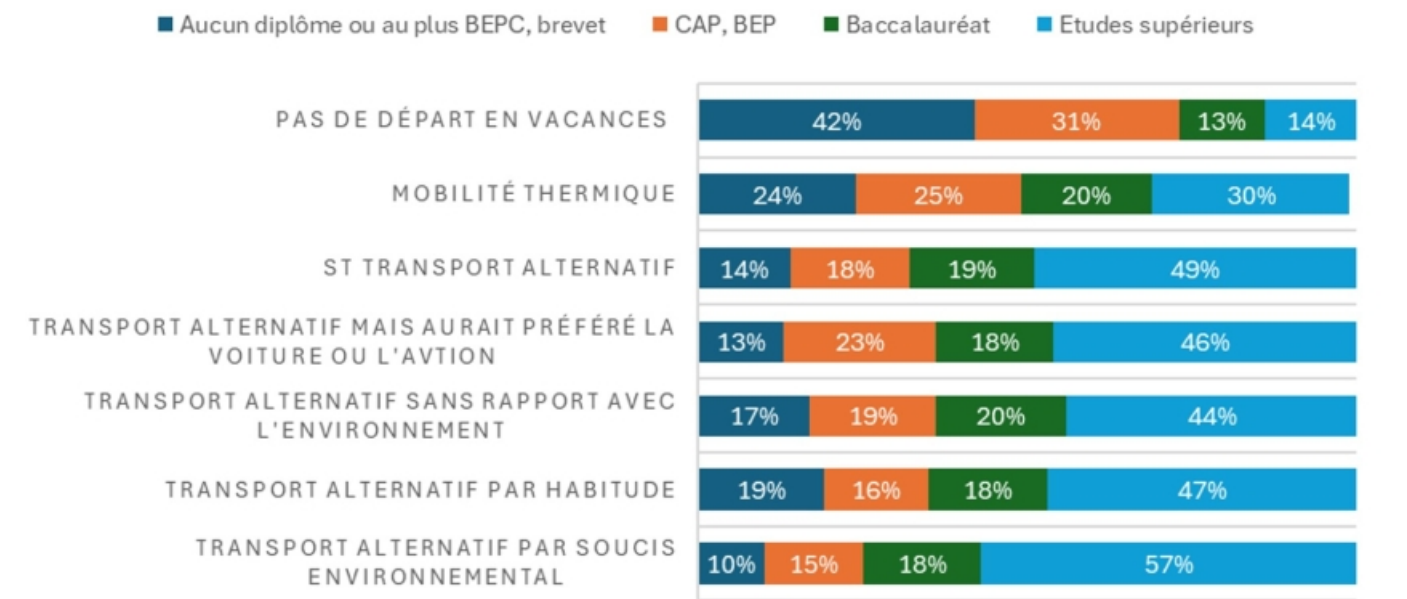
Dans le détail :

En matière de déplacement de loisir, l'empreinte carbone croît selon le temps passé en avion. Parmi les passagers du transport aérien, les cadres, chefs d'entreprises et professions libérales arrivent en tête (27 %), talonnés par les cadres moyens (19 %) alors que les commerçants ne représentent que 4 % des passagers. Les employés constituent quant à eux 22 % des passagers contre 2 % des ouvriers. Les étudiants (12 %) et les retraités (10 %) constituent la majeure partie des inactifs (26 %) contre 4 % des chômeurs (DGAC, 2017). Les cadres supérieurs sont ainsi surreprésentés dans le transport aérien (9,4 % de la population française) et font 17 fois plus de trajets en avion que les ouvriers (12,1 % de la population française). Ainsi, 50 % des émissions de GES lié au transport aérien sont relâchés par 5 % des Français qui voyagent le plus (ShiftProject, 2021).

Si l'empreinte carbone liée au secteur aérien est liée aux revenus et, derrière, aux CSP même si cette variable joue autrement, par exemple en matière de déplacements professionnels, il existe des écarts dans une même catégorie de population. Les populations jeunes et diplômées de l'enseignement supérieur se retrouvent surreprésentées parmi les usagers de l'avion qui affirment leur choix d'y avoir recours : 48 % des diplômés du supérieur contre 15 % de ceux sans diplôme.

Cependant, cette population est aussi représentée parmi les individus qui refusent de l'utiliser pour des raisons environnementales : 40 % des personnes n'ayant pas pris l'avion par souci environnemental ont un niveau d'étude supérieure contre 15 % pour les peu diplômés. Dans une nette majorité des cas, quand l'avion est évité par choix, ce dernier est justifié par une absence de besoin, la destination ne le nécessitait pas, pour 34 % des Français (Ademe, 2024).

Enfin, en matière de déplacement pour les vacances, à noter que les moins diplômés sont ceux qui déclarent partir le moins en vacances, mais aussi ceux, lorsqu'ils partent, qui utilisent le moins souvent les transports alternatifs relativement à l'avion et la voiture individuelle (Ademe, 2024). Les niveaux d'étude plus élevés envisagent plus souvent des transports alternatifs pour leurs vacances en le justifiant pas un souci environnemental. Les moins diplômés, lorsqu'ils les mobilisent, le justifient plus facilement par habitude, sans le lier à un effort écologique.



L'usage du vélo, train, covoiturage, car pour partir en vacances selon le niveau d'étude © Ademe, 2024, traitement personnel

Mobilité quotidienne : voiture et déplacements

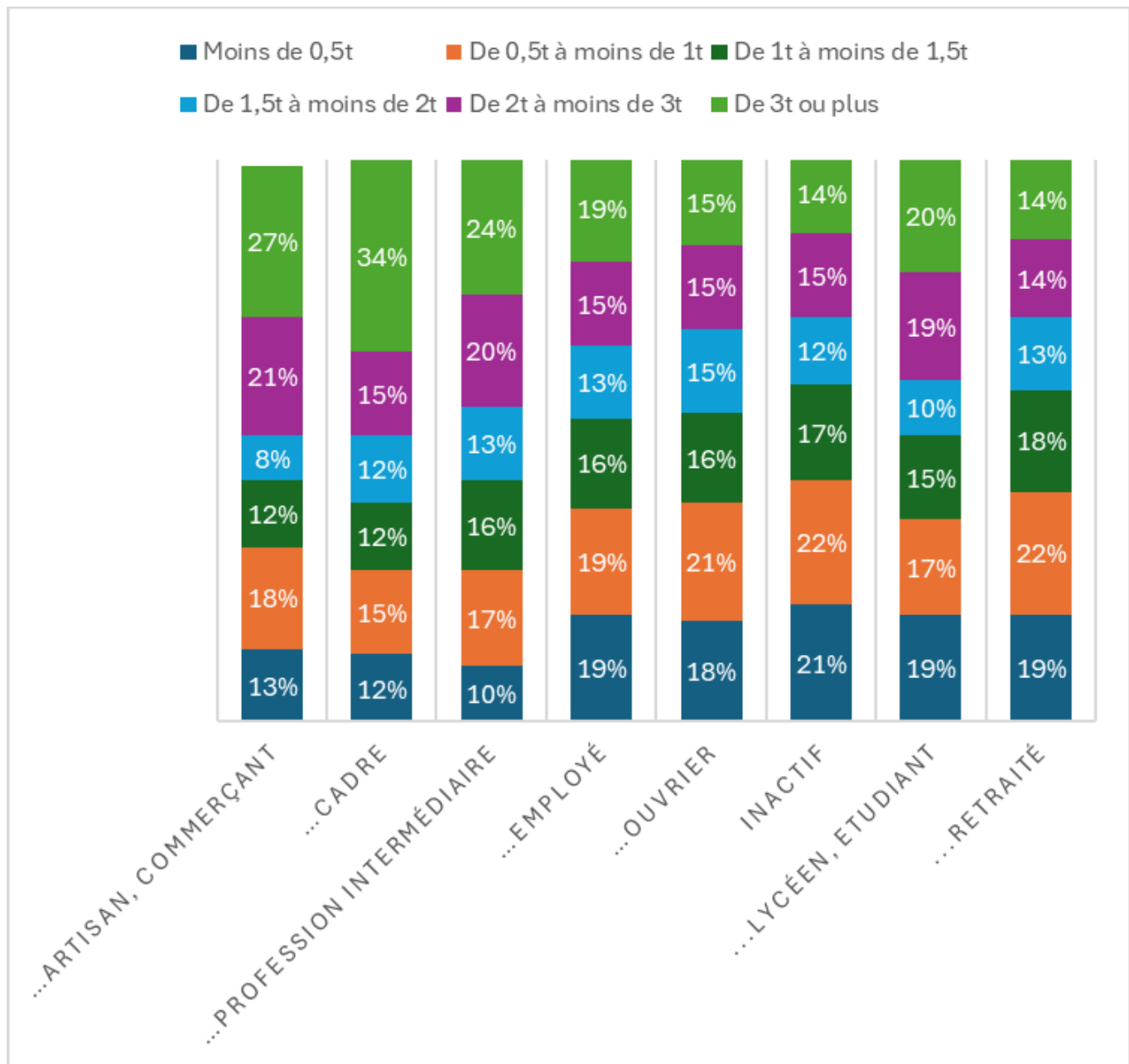
Ce qu'il faut retenir :

- L'empreinte carbone de la mobilité quotidienne est corrélée à l'activité professionnelle via les trajets domicile-travail relativement à la localisation résidentielle, mais aussi, en partie, par les trajets professionnels par exemple pour les artisans.
- Via la variable revenu, les CSP+ ont une empreinte carbone supérieure aux CSP- se déplaçant plus souvent pour leur travail.
- Que ce soit en termes de diplômes ou de revenus, ceux qui ont les niveaux les plus élevés passent plus de temps à se déplacer, vont plus vite et effectuent de plus grandes distances que les autres. Si c'est un avantage pour l'emploi, c'est un problème pour la transition.

Dans le détail :

L'empreinte carbone liée à la mobilité augmente avec les revenus, le niveau d'étude et la distance domicile-travail. Le travail est le premier motif de déplacement au quotidien. Plus de 1 Français en emploi sur 5 (21 %) utilise exclusivement sa voiture pour aller sur son lieu de travail, bien que son trajet soit inférieur à 9 kilomètres (FVM, 2020).

L'usage de la voiture pour ces trajets du quotidien dépend avant tout du lieu de résidence même si le revenu joue également. Dès lors, les actifs ont une empreinte carbone transport plus importante que les inactifs et retraités. Les artisans, cadres et professions intermédiaires sont respectivement à 34 %, 27 % et 24 % à se situer dans la tranche des émissions de 3 tCO₂eq ou plus contre 14 % pour un retraité ou un inactif.



Empreinte carbone transport en fonction des catégories socioprofessionnelles © données Ademe 2023, traitement personnel

De même, les CSP+ ont une empreinte carbone transport plus importante que les CSP- : 28 % des premières ont une empreinte carbone supérieure à 3 tCO₂e et 11 % sous la barre des 0,5 tCO₂e contre respectivement 17 % et 18 % pour les secondes. Dans le détail, les cadres représentent les plus forts émetteurs à ce poste suivis par les artisans et commerçants. Les raisons de l'empreinte élevée de ces deux catégories sont possiblement expliquées, d'une part par la prise en compte des déplacements sur leur temps de travail, d'autre part par les déplacements domicile-travail au quotidien.

Parmi les personnes qui utilisent la voiture tous les jours, 23 % sont sans diplôme (ou au plus

BEPC, Brevet), 27 % ont un CAP ou BEP, 17 % un baccalauréat et 32 % un diplôme d'études supérieur. Pour les moins diplômés, cela peut s'expliquer par l'absence de véhicule (38 %) avant tout par contrainte budgétaire alors qu'ils en désirent une. Ces derniers sont alors plus enclins dans cette situation à utiliser les mobilités douces (40 %) alors que les niveaux d'étude supérieure sans voiture moins (16 %).

Chez les niveaux d'étude supérieure, s'ils possèdent une voiture, elle est moins utilisée à la semaine. S'ils n'en possèdent pas, cette absence s'explique plus souvent par son absence d'utilité (37 % contre 15 % pour les niveaux bac). De façon synthétique, la réduction de l'usage de la voiture est plus répandue parmi les populations jeunes, diplômées et, plus souvent, lorsque localisée dans un tissu urbain dense (Ademe, 2024).

	Aucun diplôme ou au plus BEPC, Brevet des collèges, DNB	CAP, BEP	Baccalauréat général, technologique ou professionnel	Diplôme d'études supérieures
Utilisent la voiture tous les jours par choix	26%	24%	17%	33%
Utilisent la voiture tous les jours par contrainte	21%	29%	18%	32%
ST Utilisent tous les jours	23%	27%	17%	32%
Utilisent la voiture minimum une fois par semaine	25%	22%	19%	34%
Utilisent la voiture moins souvent	22%	20%	19%	40%
Disposent d'une voiture mais ne l'utilisent jamais	27%	29%	20%	24%
Pas de voiture mais aimeraient en avoir (par contrainte)	36%	29%	21%	13%
Pas de voiture sans lien avec le sujet environnemental	54%	24%	10%	12%
Pas de voiture par absence de besoin	29%	19%	15%	37%
Pas de voiture par habitude	57%	19%	9%	15%
Pas de voiture par soucis environnemental	19%	30%	21%	30%
ST Pas voiture	38%	25%	17%	20%
Ensemble population	26%	25%	18%	31%

L'usage de la voiture : segmentation de la population © Ademe, 2024

De façon générale, plus les revenus et les niveaux d'étude sont élevés, plus le temps passé à se déplacer est important et plus on parcourt de distance. Comparées aux plus bas revenus, les personnes ayant un niveau de revenu élevé passent près de deux heures de plus à se déplacer. Ces deux heures de déplacement supplémentaires sont consacrées au travail, aux activités de loisir et aux relations sociales. Par contre, ils ont la chance d'avoir moins à se déplacer pour les autres activités contraintes, comme l'accompagnement des proches ou les courses alimentaires.

Logement : chauffage et mobilier

Ce qu'il faut retenir :

- L'empreinte carbone liée au logement est fortement fonction du nombre de personnes habitant le logement. À chaque personne en plus recensée dans le logement, l'empreinte carbone associée se réduit, car tous les occupants profitent des économies d'échelle.
- L'empreinte carbone liée au logement est plus importante chez les retraités et moins importante chez les étudiants, relativement au ratio personne/surface dans le logement. Elle l'est aussi chez les inactifs relativement aux employés.
- Si la surface augmente avec le revenu, l'empreinte carbone relative au logement est quasiment insensible aux revenus des répondants.

Dans le détail :

L'empreinte carbone individuelle liée au logement augmente avec l'âge et diminue avec le nombre de personnes dans le logement. Cela s'explique en partie par la méthode de calcul du ratio individu/surface. Les personnes âgées sont plus souvent sans enfants à domicile ou veuf.ve, dans des logements de surface importante (maison, grand appartement) qu'ils occupaient jadis en famille.

À l'inverse, les plus jeunes occupent des logements plus petits relativement à leur pouvoir d'achat et/ou en cohabitation familiale ou colocation. Ainsi, 15 % des retraités ont une EC de 3 tCO₂eq ou plus contre 4 % des étudiants qui sont 36 % à moins de 0,5 t quand les retraités sont à 11 % dans cette catégorie. En moyenne, les retraités, mais aussi les inactifs se situent au-dessus de la moyenne (respectivement 1,8 t et 2,1 tCO₂eq contre 1,5 tCO₂eq) tandis que les employés (1,2) et les étudiants se placent en dessous (Ademe, 2023).

Tous les occupants d'un logement profitent des mutualisations au sein du foyer : énergie (chauffage, électricité), équipements (électroménager), voiture des parents, par exemple. Ainsi, l'empreinte carbone moyenne d'une personne seule est estimée à 8,5 tCO₂eq, là où elle est estimée à 8,1 tCO₂eq pour un foyer de 3 personnes et 7,5 tCO₂eq pour un foyer de 5 personnes et plus.

Bibliographie

- Ademe, OpinionWay, 2023. Représentations sociales du changement climatique, 23e vague. Ademe, URL : <https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/5917-representations-sociales-du-changement-climatique-23-eme-vague-du-barometre.html>
- ANSES, Santé publique France, 2017. Étude individuelle nationale des comportements alimentaires 3 (INCA 3). Avis de l'ANSES. ANSES, Santé publique France, juin 2017, URL : <https://www.vie-publique.fr/files/rapport/pdf/174000565.pdf>
- Arsel Z., Aboelenien, « Pourquoi entretenons-nous une relation d'amour-haine avec la viande ? », The Conversation, 19/07/2022, <https://theconversation.com/pourquoi-entretenez-vous-une-relation-damour-haine-avec-la-viande-181692>
- DGAC, 2017, Enquête nationale auprès des passagers aériens Résultats annuels 2015-2016, https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/ENPA_2015_2016.pdf
- Forum des Vies Mobiles, 2020, Enquête nationale mobilité et modes de vie, <https://forumviesmobiles.org/recherches/12796/enquete-nationale-mobilite-et-modes-de-vie>
- Monforte I., 2001, « De la récupération au recyclage », in Credoc, L'Environnement, question sociale, Odile Jacob, p. 99-106
- ODOXA, 2021, « Baromètre empreinte carbone des Français », Enquête ODOXA pour SUEZ, <https://www.suez.com/fr/actualites/communiques-de-presse/3e-edition-barometre-francais-empreinte-carbone-etude-odoxa-ebra-suez>
- STATISTICA, 28/02/2024, <https://fr.statista.com/statistiques/543204/salaire-mensuel-net-moyen-equivalent-temps-plein-france-par-csp/>
- The Shift Project, 2021, Pouvoir voler en 2050 Quelle aviation dans un monde contraint ? https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2021/03/Pouvoir-voler-en-2050_ShiftProject_Rapport-2021.pdf

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 ?