

Études de l'OCDE sur la politique
de l'environnement et le comportement
des ménages



Comportement des ménages et environnement

OPÉRER DES CHOIX DURABLES SUR FOND DE CRISES
INTERDÉPENDANTES



Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement
des ménages

Comportement des ménages et environnement

OPÉRER DES CHOIX DURABLES SUR FOND
DE CRISES INTERDÉPENDANTES

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays Membres de l'OCDE.

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Les données statistiques concernant Israël sont fournies par et sous la responsabilité des autorités israéliennes compétentes. L'utilisation de ces données par l'OCDE est sans préjudice du statut des hauteurs du Golan, de Jérusalem-Est et des colonies de peuplement israéliennes en Cisjordanie aux termes du droit international.

Merci de citer cet ouvrage comme suit :

OCDE (2023), *Comportement des ménages et environnement : Opérer des choix durables sur fond de crises interdépendantes*, Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/6892a2e0-fr>.

ISBN 978-92-64-84293-9 (imprimé)
ISBN 978-92-64-79818-2 (pdf)
ISBN 978-92-64-49942-3 (HTML)
ISBN 978-92-64-38832-1 (epub)

Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages
ISSN 2308-1872 (imprimé)
ISSN 2308-1880 (en ligne)

Crédits photo : Couverture © Baseline Arts using components from Shutterstock.com

Les corrigenda des publications sont disponibles sur : www.oecd.org/fr/apropos/editionsocde/corrigendadepublicationsdelocde.htm.

© OCDE 2023

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes : <https://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.

Préface

Les choix des ménages – dans la vie de tous les jours, par exemple l'alimentation ou les modes de transport utilisés pour se rendre au travail, mais aussi pour des décisions plus ponctuelles, comme le type de chauffage du logement ou encore l'achat d'une voiture – ont des répercussions sur le climat et l'environnement. Bien que les choix des individus et des ménages soient porteurs d'un potentiel de réduction des impacts sur l'environnement clairement établi, l'urgence grandissante du changement climatique et d'autres crises environnementales illustrent les difficultés auxquelles se heurtent les pouvoirs publics pour concrétiser ce potentiel.

En 2022, l'OCDE a lancé la troisième édition de l'enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC), en s'appuyant sur les éditions précédentes de 2008 et 2011. Cette troisième édition arrive dans un contexte d'accumulation de crises mondiales, en particulier la pandémie de COVID-19, les tensions géopolitiques, ainsi que les turbulences sur les marchés de l'énergie et des produits de base. En même temps, l'urgence d'agir face au changement climatique et aux enjeux environnementaux plus généralement souligne l'importance de mieux comprendre les choix des ménages, les conséquences de ces choix sur l'environnement et les obstacles rencontrés pour opérer des choix plus durables. En réunissant des données comparables sur le comportement des ménages vis-à-vis de l'environnement dans neuf pays et quatre domaines thématiques (énergie, transports, déchets et alimentation), l'enquête EPIC apporte des enseignements irremplaçables sur les ressorts de ces choix et sur les mesures que les pouvoirs publics peuvent mettre en place pour surmonter certains obstacles évidents.

Le présent rapport, ***Comportement des ménages et environnement – Opérer des choix durables sur fond de crises interdépendantes***, dresse une synthèse des résultats de l'enquête 2022. Il souligne l'importance de rendre disponibles et applicables des choix viables pour l'environnement. Cela veut dire, par exemple, faire en sorte que les ménages puissent opter pour une électricité issue de sources d'énergie renouvelables, ou recharger facilement des batteries de véhicules électriques. Il est tout aussi important de veiller à ce que les solutions plus durables sur le plan écologique ne soient pas réservées à des catégories de population restreintes, comme les ménages aisés, les propriétaires de leur logement et les habitants de maisons individuelles, mais soient accessibles aux foyers modestes, aux locataires et aux personnes vivant en appartement.

Le rapport offre un point de départ important pour étudier plus avant les ressorts des choix individuels et l'influence des conditions économiques et des politiques publiques sur l'évolution des comportements. Ses conclusions, je l'espère, serviront de référence aux responsables publics pour élaborer et mettre en place le cadre d'action et les infrastructures complémentaires nécessaires pour permettre une évolution des comportements des individus et des ménages.



Jo Tyndall

Directrice

OCDE – Directeurat de l'Environnement

Avant-propos

Ce rapport présente un aperçu de la troisième édition de l'enquête de l'OCDE sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC). Elle a été mise en œuvre en 2022, à la suite d'enquêtes similaires menées en 2008 et 2011. L'enquête enregistre les attitudes et les comportements liés aux quatre domaines considérés : la consommation d'énergie, les transports, les pratiques de gestion des déchets et la consommation alimentaire. De plus, elle enregistre les caractéristiques socio-économiques des répondants et des ménages, ainsi que les caractéristiques de leur résidence et de leur lieu de résidence. Elle comprend également des questions axées sur les facteurs politiques influençant le comportement des ménages, tels que l'utilisation d'incitations économiques (par exemple, les taxes sur les déchets, les subventions pour investir dans des équipements d'efficacité énergétique) ou d'informations (par exemple, l'efficacité énergétique des appareils électroménagers, les aliments biologiques). Ainsi, le rapport offre des perspectives uniques sur les connaissances et les perceptions des ménages en matière de problèmes environnementaux, ainsi que sur leurs actions déclarées et les obstacles à des choix plus durables.

Bien que l'accent ait été mis sur la comparabilité entre les trois éditions de l'enquête, des ajustements ont été nécessaires pour certaines questions afin de refléter les évolutions intervenues depuis la dernière édition mise en œuvre en 2011. Parmi les exemples figurent les innovations technologiques qui ont modifié le paysage des options possibles pour les consommateurs, les impacts découlant de la pandémie de COVID-19 et l'intérêt politique croissant pour certains sujets (par exemple, le gaspillage alimentaire).

Une nouveauté de la troisième édition de l'enquête EPIC est l'inclusion d'expériences de choix discrets dans chacun des quatre domaines thématiques abordés. Les expériences de choix discrets demandent aux répondants de faire des choix hypothétiques entre différentes mesures politiques en sélectionnant une alternative préférée parmi un menu d'options, qui sera analysé dans des travaux ultérieurs. L'enquête complète est disponible en annexe A.

Remerciements

Le présent rapport dresse une synthèse des résultats de la troisième édition de l'enquête de l'OCDE sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC) réalisée en 2022. C'est un produit du Comité des politiques d'environnement de l'OCDE et de son Groupe de travail sur l'intégration des politiques environnementales et économiques (GTIPEE). Le rapport a été rédigé sous la direction de Shardul Agrawala, Chef de la Division de l'intégration de l'environnement et de l'économie à la Direction de l'Environnement de l'OCDE. Tous les chapitres du rapport ont été rédigés par Katherine Hassett, Lea Stapper, Ioannis Tikoudis, Nicolina Lamhauge et Rose Mba Mébiame du Directeurat de l'Environnement. Le rapport a grandement bénéficié de la contribution de Walid Oueslati, qui a supervisé et administré les premières étapes de ce projet.

Le Secrétariat tient à remercier les délégués du GTIPEE et du Groupe de travail sur la productivité des ressources et les déchets (WPRPW) pour leur contribution. L'engagement et les commentaires fournis par le Groupe directeur des représentants gouvernementaux des pays participants à l'enquête (Belgique, Canada, France, Israël, les Pays-Bas, la Suède, la Suisse, le Royaume-Uni et les États-Unis) sur la conception de l'instrument d'enquête et les résultats sont chaleureusement appréciés. En plus des contributions et des commentaires fournis par les délégués, le Secrétariat tient également à remercier les membres du Groupe de travail sur l'information environnementale (WPEI), du Groupe de travail sur les politiques et les marchés agricoles (APM) et du Comité de la politique de consommation (CCP) pour leurs commentaires.

Un comité consultatif scientifique a également apporté une précieuse contribution à l'élaboration de l'enquête et des commentaires sur la préparation du rapport : Helene Ahlborg (Université de technologie Chalmers), Thomas Bernauer (ETH Zurich), Jetske Bouma (PBL Pays-Bas), Zachary Brown (Université d'État de Caroline du Nord), Alexandros Dimitropoulos (PBL Pays-Bas), Eyal Ert (Université hébraïque de Jérusalem), Steve Griffiths (Université Khalifa des Sciences et de la Technologie), Scott Hardman (Université de Californie à Davis), Gert-Jan de Maagd (ministère néerlandais de l'Infrastructure et de l'Eau), Katrin Millock (École d'économie de Paris), Céline Nauges (École d'économie de Toulouse), Benjamin Sovacool (Université du Sussex), Vivianne Visschers (Haute école spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest) et Marc Willinger (Université de Montpellier). Le Secrétariat tient également à remercier Sander Biesbroeck (Université et recherche de Wageningen), Mark Koetse (VU Amsterdam), Riccardo Scarpa (Université de Durham) et Frits Traets (KU Leuven) pour leurs commentaires sur la conception des expériences de choix discrets, ainsi que David Shipworth et Sam Thomas (groupe UsersTCP de l'Agence internationale de l'énergie) pour leurs commentaires sur le rapport.

Un groupe de coordination interne composé de collègues de la Direction du commerce et de l'agriculture de l'OCDE (Céline Giner et Koen Dekoninck), de l'Agence Internationale de l'Énergie (Nick Johnstone) et du Forum international des transports (Luis Martinez, Andrea Papu Carrone et Mallory Trouvé) a fourni des orientations précieuses pour l'élaboration de l'enquête et la préparation du rapport. Des commentaires supplémentaires ont également été fournis par de nombreux collègues de l'OCDE : Brigitte Acoca, Alberto Agnelli, Shardul Agrawala, Francesca Borgonovi, Peter Börkey, Andrew Brown, Olof Bystrom, Joanna Croser, Maarten Dubois, Damien Dussaux, Cale Hubble, Walid Oueslati, Jan Tscheke et Chiara Varazzani.

Illias Mousse Iye et Aziza Perrière (Directorat de l'Environnement de l'OCDE) ont apporté un soutien administratif. Beth Del Bourgo, William Foster, Stéphanie Simonin-Edwards (Direction de l'environnement de l'OCDE), ainsi que Catherine Bremer (Direction des affaires publiques et de la communication de l'OCDE) ont apporté leur soutien en ce qui concerne les aspects de communication et de sensibilisation du rapport. Baseline Arts Ltd. et WeDoData ont aidé à la préparation et à la conception de certains contenus graphiques du rapport. Le rapport a bénéficié du soutien éditorial de Fiona Hinchcliff et Joanna Ensum, ainsi que du soutien en matière de mise en forme de Meral Gedik.

Table des matières

Préface	3
Avant-propos	5
Remerciements	6
Résumé	13
1 Comportement des ménages et environnement : principaux constats et conséquences pour l'action publique	16
1.1. Introduction	19
1.2. Réalisation de l'enquête : approche et contexte	21
1.3. Tendances en matière d'attitudes, de comportements pro-environnementaux et de soutien des politiques publiques	25
1.4. Implications préliminaires pour l'action des pouvoirs publics des résultats de l'Enquête EPIC	39
Références	43
Notes	46
2 Comportement des ménages et consommation résidentielle d'énergie	47
2.1. Introduction	49
2.2. Sources d'énergie des ménages	51
2.3. Disponibilité et utilisation des technologies énergétiques à faibles émissions	55
2.4. Comportements en matière d'économie d'énergie	67
2.5. Appui des politiques énergétiques	71
Références	75
Notes	77
3 Comportement des ménages et transport	79
3.1. Introduction	81
3.2. Utilisation des transports publics et voyages longue distance	82
3.3. Utilisation des voitures électriques et thermiques par les ménages	88
3.4. Adhésion aux mesures visant les transports	96
Références	100
Notes	102

4 Comportement des ménages et déchets	103
4.1. Introduction	105
4.2. Pratiques de réduction et de réemploi	107
4.3. Services de collecte des déchets et systèmes de tarification	110
4.4. Volumes de déchets mixtes et de recyclage	117
4.5. Déchets alimentaires	123
Références	129
Notes	132
5 Comportement des ménages et consommation alimentaire	134
5.1. Introduction	136
5.2. Habitudes alimentaires des ménages	138
5.3. Habitudes d'achat des ménages	142
5.4. Adhésion aux politiques relatives aux systèmes alimentaires	150
Références	153
Notes	155
Annexe A. Enquête EPIC de l'OCDE : collecte de données et questionnaire	156
Annexe B. Méthodologie de l'enquête et statistiques de l'échantillon	183
Références	196

GRAPHIQUES

Graphique 1.1. Structure du rapport	21
Graphique 1.2. Les inquiétudes vis-à-vis de l'économie et de la sécurité personnelle dépassent celles vis-à-vis du changement climatique et de l'environnement dans la plupart des pays	26
Graphique 1.3. L'importance accordée aux enjeux environnementaux varie en fonction du genre, du niveau d'instruction, de l'âge et des revenus	27
Graphique 1.4. La plupart des répondants s'attendent à ce que le changement climatique affecte la qualité de vie des jeunes générations	28
Graphique 1.5. La plupart des répondants sont prêts à modifier leur style de vie pour préserver l'environnement	29
Graphique 1.6. La pandémie de COVID-19 n'a affecté le comportement environnemental que d'une minorité de ménages	32
Graphique 1.7. Les répondants qui économisent plus d'énergie sont également plus susceptibles de pratiquer la réduction et la réutilisation	33
Graphique 1.8. Les répondants qui économisent l'énergie sont également susceptibles de faire des choix durables en matière de consommation alimentaire	34
Graphique 1.9. Les répondants qui font des choix alimentaires durables sont moins susceptibles de gaspiller de la nourriture	35
Graphique 1.10. Les ménages qui utilisent des voitures électriques sont davantage susceptibles d'installer des équipements d'efficacité énergétique	36
Graphique 1.11. Sensibilité aux problématiques environnementales et soutien aux politiques environnementales	38
Graphique 2.1. L'électricité conventionnelle et le gaz sont les principales sources de chauffage et de climatisation des espaces	51
Graphique 2.2. La charge médiane des coûts de l'électricité va de 2 % à 5 % selon les pays	52
Graphique 2.3. Le coût de l'électricité lié aux chauffages à faibles émissions et conventionnel est similaire	53
Graphique 2.4. Des tarifs d'électricité différenciés pourraient être adoptés par un plus grand nombre de foyers	54
Graphique 2.5. Une grande proportion de foyers souhaiterait de l'électricité produite à partir de sources renouvelables	55
Graphique 2.6. Il existe un large potentiel pour augmenter l'adoption de technologies qui optimisent l'utilisation de l'énergie	57

Graphique 2.7. L'installation de technologies à faibles émissions n'est pas possible pour de nombreux foyers	58
Graphique 2.8. Une minorité de ménages ont reçu des aides publiques pour l'installation de technologies énergétiques à faibles émissions	59
Graphique 2.9. L'utilisation du chauffage ou de la climatisation à faibles émissions varie en fonction du niveau de revenu, du statut de l'occupant, du type de logement et du niveau de préoccupation environnementale	61
Graphique 2.10. La faisabilité de l'installation de mesures d'efficacité énergétique varie en fonction de la technologie et du pays	63
Graphique 2.11. Les obstacles à l'installation des technologies à faibles émissions diffèrent en fonction du type de résidence	64
Graphique 2.12. Les technologies énergétiques à faibles émissions coûteuses sont moins susceptibles d'être installées par les ménages à faibles revenus	65
Graphique 2.13. Les raisons de ne pas installer des technologies énergétiques à faibles émissions pour les répondants à faibles revenus et à revenus élevés.	66
Graphique 2.14. Éteindre les lumières est le comportement le plus courant en matière de conservation d'énergie	68
Graphique 2.15. La plupart des répondants minimisent leur consommation d'énergie pour des raisons financières plutôt qu'environnementales	69
Graphique 2.16. L'habitude et le manque de connaissance entravent les actions de conservation d'énergie	71
Graphique 2.17. La préoccupation environnementale et la confiance dans le gouvernement national stimulent le soutien aux politiques énergétiques	72
Graphique 2.18. Les répondants soucieux de l'environnement sont les plus favorables aux aides publiques accordées aux ménages à faible revenu en faveur des technologies énergétiques peu émettrices	73
Graphique 2.19. La réduction du coût des travaux de rénovation et des appareils écoénergétiques serait importante pour inciter les répondants à réduire leur consommation d'énergie	74
Graphique 3.1. Les ménages sont nombreux à utiliser des voitures thermiques	83
Graphique 3.2. Les transports publics sont le mode de transport autre que la voiture le plus largement utilisé	84
Graphique 3.3. Les ménages possédant une voiture thermique utilisent moins les transports publics que ceux possédant une voiture électrique	85
Graphique 3.4. Mesures qui encourageraient les répondants à utiliser les transports publics plutôt que leur voiture	87
Graphique 3.5. Les prévisions de voyages aériens de la plupart des répondants ne sont pas affectées par la pandémie de COVID-19	88
Graphique 3.6. Environ 75 % des ménages utilisent régulièrement une voiture thermique	89
Graphique 3.7. Le revenu des ménages semble être le facteur principal de l'utilisation des voitures thermiques	90
Graphique 3.8. Les citoyens et les individus soucieux de l'environnement sont plus susceptibles de déclarer une utilisation régulière de voitures électriques.	92
Graphique 3.9. L'accès aux infrastructures de recharge est une préoccupation majeure	93
Graphique 3.10. Les ménages qui ne se déplacent pas en voiture l'expliquent souvent par son coût élevé et par l'accessibilité des transports publics	94
Graphique 3.11. Les ménages à revenu élevé et à faible revenu avancent des raisons différentes de ne pas utiliser de voiture	95
Graphique 3.12. L'amélioration des transports publics est la mesure la plus populaire pour réduire l'impact des voitures thermiques sur l'environnement	97
Graphique 3.13. L'adhésion aux mesures visant à réduire l'impact des voitures sur l'environnement varie en fonction du degré de préoccupation pour l'environnement, du niveau de confiance dans les institutions et du lieu de résidence	98
Graphique 3.14. Les investissements dans des moyens de transport alternatifs et des technologies plus propres sont les mesures visant à réduire l'impact des transports aériens sur l'environnement les plus soutenues	99
Graphique 4.1. Certaines pratiques de réduction des déchets sont plus répandues que d'autres	107
Graphique 4.2. Les ménages davantage soucieux de l'environnement sont plus enclins à adopter des pratiques de réduction et de réemploi	109
Graphique 4.3. La collecte des déchets mixtes directement au domicile n'est pas systématique dans tous les pays	110
Graphique 4.4. Les services d'élimination des déchets alimentaires et des piles sont souvent mal adaptés	111
Graphique 4.5. La participation des ménages au recyclage peut être renforcée en rendant celui-ci plus pratique	113
Graphique 4.6. Les services de collecte sélective en rue et à domicile favorisent le recyclage	114
Graphique 4.7. Une redevance fixe pour l'élimination des déchets mixtes est le mode de tarification le plus courant	115

Graphique 4.8. L'impact des régimes de tarification sur la production de déchets n'est pas clair	116
Graphique 4.9. Production hebdomadaire moyenne de déchets	118
Graphique 4.10. Le plastique et le papier/carton sont les matériaux le plus souvent triés pour être recyclés	119
Graphique 4.11. Une minorité de ménages jettent leurs appareils électroniques et électriques avec les déchets mixtes	120
Graphique 4.12. L'âge, un lieu de résidence rural et une forte préoccupation pour l'environnement sont associés à plus de recyclage et de compostage	122
Graphique 4.13. Les ménages plus petits produisent en moyenne plus de déchets par personne	123
Graphique 4.14. Les restes, les fruits et légumes et le pain sont les aliments le plus fréquemment jetés	124
Graphique 4.15. La plupart des aliments sont jetés car ils ont pourri/moisi ou sont périmés	125
Graphique 4.16. Les ménages plus petits, dont les membres sont plus âgés, dans les zones rurales et sans enfant ont moins tendance à jeter de la nourriture	126
Graphique 4.17. Les ménages à revenu élevé et ceux avec enfants ont plus tendance à jeter des aliments comestibles	127
Graphique 4.18. Les incitations financières au recyclage/compostage encouragent davantage ceux peu soucieux de l'environnement	129
Graphique 5.1. Les produits animaux le plus fréquemment consommés sont les produits laitiers, suivis par la viande blanche	138
Graphique 5.2. Les répondants soucieux de l'environnement sont moins susceptibles de consommer de la viande rouge plusieurs fois par semaine	139
Graphique 5.3. La propension à essayer la viande synthétique varie en fonction du degré de préoccupation environnementale, de l'âge et du genre	141
Graphique 5.4. Les considérations environnementales ne sont pas prioritaires lors de l'achat d'aliments	143
Graphique 5.5. Consommation d'aliments produits localement, de saison, issus de l'agriculture biologique et transformés	144
Graphique 5.6. La consommation d'aliments biologiques varie en fonction du profil des répondants	146
Graphique 5.7. L'âge et l'approvisionnement local sont corrélés avec une plus forte consommation d'aliments de saison	147
Graphique 5.8. Les répondants aisés et soucieux de l'environnement sont plus susceptibles de consommer des aliments locaux	148
Graphique 5.9. La pandémie de COVID-19 modifie les habitudes de consommation alimentaire	149
Graphique 5.10. La baisse des revenus est corrélée avec une forte consommation d'aliments transformés	150
Graphique 5.11. L'adhésion aux politiques relatives aux systèmes alimentaires est forte, sauf pour la taxe sur la viande ou les produits de la mer	151
Graphique 5.12. Les répondants soucieux de l'environnement expriment une plus forte adhésion aux politiques relatives aux systèmes alimentaires	152

TABLEAUX

Tableau 1.1. Enquête EPIC de l'OCDE : couverture, domaines thématiques et taille des échantillons	22
Tableau 3.1. Des transports publics de meilleure qualité encourageraient 54 % des utilisateurs de voitures à moins prendre le volant.	86

ENCADRÉS

Encadré 1.1. Éviter-changer-améliorer, un levier puissant	20
Encadré 1.2. Utilisation de la méthode des choix discrets afin d'affiner notre compréhension du processus décisionnel	23
Encadré 1.3. Quels sont les facteurs déterminant les attitudes vis-à-vis de l'environnement ?	30
Encadré 3.1. Les répondants pensent prendre un peu moins l'avion après la pandémie de COVID-19	88
Encadré 4.1. Différences entre les services et les régimes de tarification déclarés et réels pour les déchets mixtes et recyclables dans l'enquête	117
Encadré 4.2. Effets du COVID-19 sur les comportements relatifs aux déchets	121
Encadré 5.1. Le COVID-19 a eu des effets sur certains comportements en matière de consommation alimentaire	148

Suivez les publications de l'OCDE sur :



<https://twitter.com/OECD>



<https://www.facebook.com/theOECD>



<https://www.linkedin.com/company/organisation-eco-cooperation-development-organisation-cooperation-developpement-eco/>



<https://www.youtube.com/user/OECDiLibrary>




<https://www.oecd.org/newsletters/>

Ce livre contient des...

StatLinks 

Accédez aux fichiers Excel® à partir des livres imprimés !

Vous trouverez un *StatLink*  sous chaque tableau ou graphique de cet ouvrage. Pour télécharger le fichier Excel® correspondant, il vous suffit de copier le lien dans votre navigateur internet ou de cliquer dessus depuis la version électronique de l'ouvrage.

Résumé

Les choix opérés par les ménages ont des répercussions sur le climat et l'environnement de multiples manières, que ce soit dans la vie de tous les jours, par exemple l'alimentation et les modes de transport employés pour se rendre au travail, ou pour des décisions plus ponctuelles, comme le type de chauffage de leur logement. Le potentiel de réduction des impacts de la consommation des ménages sur l'environnement est bien documenté mais se révèle difficile à concrétiser. Compte tenu de la nécessité urgente d'accélérer les mesures visant à limiter le changement climatique et à améliorer la qualité de l'environnement, il est indispensable d'agir pour comprendre et lever les obstacles qui freinent l'évolution des comportements.

Le présent rapport expose les principaux résultats de la troisième édition de l'enquête de l'OCDE sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC), qui explore les déterminants du comportement des ménages et la manière dont les politiques publiques peuvent influencer sur les décisions des ménages. Après les deux premières éditions de 2008 et de 2011, une troisième enquête a été menée en 2022 auprès d'un échantillon de plus de 17 000 ménages résidant dans neuf pays : Belgique, Canada, États-Unis, France, Israël, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède et Suisse. Elle porte sur quatre domaines clés : l'énergie, les transports, les déchets et les systèmes alimentaires.

Depuis la seconde enquête EPIC de 2011, les problématiques environnementales sont beaucoup plus présentes dans les priorités publiques, avec notamment la signature de l'Accord de Paris en 2015, et l'adoption en 2022 du Cadre Mondial de la Biodiversité ainsi que d'une résolution visant à trouver un consensus sur un instrument international juridiquement contraignant pour mettre fin à la pollution par les plastiques. Des innovations technologiques ont également modifié le paysage des solutions disponibles aux consommateurs. Au cours des dix dernières années, le coût de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables a rapidement diminué, jusqu'à la rendre moins chère que l'électricité issue de sources d'énergie fossiles dans beaucoup de pays. Des changements radicaux sont intervenus aussi dans les systèmes de transport, par exemple du fait de l'arrivée sur le marché de véhicules électriques plus largement disponibles et plus abordables. Les technologies numériques ont facilité l'avènement de nouveaux modèles économiques, dont beaucoup présentent des aspects positifs sur le plan environnemental, comme la réduction du gaspillage alimentaire et le partage de biens entre particuliers.

Les sociétés et les économies ont aussi été durement touchées par la pandémie de COVID-19, les tensions géopolitiques et les crises associées de l'énergie et des produits de base. Compte tenu de ces pressions et évolutions diverses, il importe d'analyser avec attention les ressorts des choix de consommation et le soutien exprimé en faveur de différentes mesures publiques dans le contexte actuel. L'enquête EPIC 2022 apporte de nombreux enseignements à cet égard.

Principales conclusions

- **Consommation d'énergie** : les petits gestes d'économies d'énergie faciles à appliquer, comme éteindre la lumière en quittant une pièce, ont plus de chances d'être adoptés (92 % des répondants) que des comportements consistant par exemple à utiliser le moins possible le chauffage et la climatisation (68 %). Les technologies utilisant des énergies renouvelables ou peu émettrices ne sont pas largement adoptées, même lorsque ces solutions existent. Parmi les ménages qui en ont la possibilité, moins d'un tiers ont installé des panneaux solaires (29 %), des pompes à chaleur (30 %) ou des accumulateurs (27 %). Le recours aux technologies les plus chères ou mal comprises est particulièrement faible.

- **Transport** : Bien que 50 % des résidents en zones urbaines se rendent à pied, à vélo ou en transport en commun, les ménages dépendent toujours fortement des véhicules motorisés privés, qui représentent les 50 % restants des déplacements domicile-travail dans les zones urbaines. Dans l'ensemble, 75 % des ménages déclarent qu'au moins un membre du ménage utilise régulièrement une voiture. Cependant, plus de la moitié des utilisateurs réguliers de voitures (54 %) indiquent que l'amélioration des transports en commun, tels que des services moins chers, plus fréquents et plus répandus, les encouragerait à moins utiliser leur voiture. La forte dépendance globale aux voitures privées dans tous les pays souligne le potentiel des voitures électriques dans la décarbonisation du secteur des transports. Un obstacle à leur adoption semble être le manque d'infrastructures de recharge : 33 % des répondants déclarent qu'il n'y a pas de bornes de recharge dans un rayon de trois kilomètres de leur domicile.
- **Pratiques de gestion des déchets** : beaucoup de ménages agissent pour réduire leurs déchets en utilisant des sacs réutilisables (83 %), mais ils sont moins nombreux à acheter des articles d'occasion (37 %) ou à les louer (20 %). Les ménages bénéficiant de services de recyclage pour certains types de déchets, ramassés dans la rue ou à déposer dans un point de collecte, produisent en moyenne 26 % et 42 % moins de déchets mixtes (c'est-à-dire non recyclés) que les ménages qui n'y ont pas accès. Les ménages facturés pour le ramassage des déchets mixtes déclarent composter 55 % de leurs déchets alimentaires, contre 35 % pour les ménages non facturés. Les taux de recyclage des piles sont inférieurs à ceux des autres types de produits. Jusqu'à 16 % des ménages déclarent jeter leurs déchets électriques et électroniques avec leurs déchets mixtes.
- **Consommation alimentaire** : Le prix (64 %), le goût (61 %), la fraîcheur (60 %) et la valeur nutritionnelle (54 %) sont les principales priorités des répondants lorsqu'ils font leurs achats alimentaires. Les impacts environnementaux des produits alimentaires sont moins importants, même pour les personnes soucieuses de l'environnement. Dans l'ensemble des pays, 24 % des ménages consomment de la viande rouge plusieurs fois par semaine. Moins de la moitié des répondants indiquent qu'ils seraient prêts à substituer la viande conventionnelle par une alternative produite en laboratoire, et expriment des réserves quant à ses impacts sur la santé.

Implications pour l'action des pouvoirs publics

Globalement, les principaux facteurs influençant les décisions des ménages sont la disponibilité, l'accessibilité financière et la commodité. Les mesures destinées à encourager des choix favorables à l'environnement devraient donc viser à lever les obstacles qui freinent ce type de choix. Les résultats de l'enquête mettent en évidence plusieurs priorités :

- **Faire en sorte que des choix durables soient disponibles et applicables.** Les principaux freins à des comportements durables tiennent notamment à des problèmes de disponibilité et de prise de conscience, par exemple pour les options d'électricité d'origine renouvelable ou de bornes de recharge de véhicules, mais aussi de faisabilité – par exemple les panneaux solaires pour les locataires et ou les options d'énergie solaire (par exemple des systèmes solaires collectifs) pour les personnes habitant en appartement.
- **Mettre en place des dispositifs d'incitation pour encourager des choix durables.** Le caractère abordable et la commodité constituent des facteurs importants pour encourager des choix durables, en particulier en matière de transport et d'alimentation. Le revenu et les préoccupations environnementales interviennent aussi dans beaucoup de décisions des ménages, mais les préoccupations environnementales à elles seules ne semblent pas suffire à modifier certains comportements, par exemple pour ce qui est de manger de la viande rouge ou d'utiliser une voiture, lorsque d'autres solutions sont possibles.
- **Exploiter le soutien de l'opinion publique pour promouvoir des mesures en faveur de l'environnement.** Les répondants se disent systématiquement moins favorables aux mesures

fiscales qu'à celles qui améliorent l'offre de solutions durables plus abordables (les subventions, par exemple). La complémentarité des mesures est un aspect important à prendre en compte, car l'acceptation par les ménages des mesures fiscales et leur capacité à y réagir dépendent des autres solutions dont ils disposent pour modifier leur comportement. En plus de fournir d'autres solutions durables, les mesures complémentaires aux initiatives fiscales comprennent un recyclage des recettes générées (par exemple pour financer les transports publics).

- **Grouper les mesures d'incitation pour en optimiser l'impact.** Certains comportements écologiques vont de pair. Des dispositifs d'incitation complémentaires peuvent récompenser des gestes écologiques dans un domaine en encourageant d'autres actions ailleurs. Par exemple, un consommateur qui se sert de contenants réutilisables pour faire ses courses pourrait bénéficier d'une remise sur des produits alimentaires durables.

Les hauts niveaux de soutien exprimés en faveur de mesures comme l'amélioration des transports publics et l'adoption de réglementations agricoles plus strictes devraient permettre aux responsables publics de prendre des mesures visant à infléchir les comportements.

1 Comportement des ménages et environnement : principaux constats et conséquences pour l'action publique

La troisième Enquête de l'OCDE sur les politiques environnementales et l'évolution des comportements individuels (EPIC) explore les attitudes et les actions des ménages à l'égard de l'environnement dans les domaines de l'énergie, des transports, des déchets et des systèmes alimentaires dans neuf pays de l'OCDE. Ce chapitre expose les principales conclusions de l'enquête, notamment des informations sur l'état actuel de l'opinion publique sur ces questions environnementales. Il dégager des implications pour l'action publique – en particulier en ce qui concerne la création de conditions favorables à l'évolution des comportements.

Messages clés

La troisième édition de l'Enquête de l'OCDE sur les politiques environnementales et l'évolution des comportements individuels (EPIC) a été réalisée en 2022. Cette enquête s'intéresse aux décisions des ménages en lien avec l'énergie, les transports, les déchets et l'alimentation, et a été menée auprès de plus de 17 000 ménages dans neuf pays. Ce chapitre présente un aperçu des principales observations tirées des données :

- **Consommation d'énergie** : Les individus sont davantage susceptibles d'adopter des mesures d'économies d'énergie peu contraignantes plutôt que des actions plus difficiles ou réduisant le confort, comme éteindre la lumière en sortant d'une pièce (70 % des répondants), que des comportements qui consistent par exemple à moins utiliser le chauffage ou la climatisation (30 %). L'adoption des énergies renouvelables et de technologies à faibles émissions est plus limitée, même lorsque ces options sont disponibles. Parmi les ménages qui en ont la possibilité, moins d'un tiers ont installé des pompes à chaleur (30 %), des panneaux solaires (29 %) ou des accumulateurs (27 %). Les technologies les plus chères, ou celles qui ne sont pas bien comprises, sont celles qui ont le moins de succès, mais l'action publique a un pouvoir d'incitation à l'adoption important dans beaucoup de pays.
- **Transport** : Bien que la dépendance à l'égard des voitures soit plus élevée dans les zones rurales, l'utilisation de voitures reste significative même dans les zones urbaines, où elle représente 50 % des déplacements domicile-travail. La plus forte dépendance aux voitures privées pour les déplacements urbains se trouve aux États-Unis (65 %), au Canada (56 %) et en Israël (56 %). Dans l'ensemble, 75 % des ménages déclarent qu'au moins un membre du ménage utilise régulièrement une voiture. Cependant, plus de la moitié d'entre eux (54 %) indiquent que l'amélioration des transports en commun, c'est-à-dire des services moins chers, plus fréquents et plus répandus, les encouragerait à moins utiliser leur voiture. La forte dépendance aux voitures privées dans tous les pays souligne le potentiel des voitures électriques dans la décarbonisation du secteur des transports. Un obstacle signalé à leur adoption semble être le manque d'infrastructures de recharge : 33 % des répondants déclarent qu'il n'y a pas de bornes de recharge dans un rayon de trois kilomètres de leur domicile.
- **Pratiques de gestion des déchets** : Les ménages agissent pour réduire leurs déchets par des actions demandant peu d'efforts, mais peinent à changer leurs habitudes de consommation. Par exemple, de nombreux ménages utilisent des sacs réutilisables (83 %), mais ils sont moins nombreux à acheter des articles d'occasion (37 %) ou à les louer (20 %). Les ménages qui bénéficient de services de collecte ou des services en point d'apport volontaire de déchets recyclables produisent en moyenne 42 % et 26 % de déchets mixtes en moins que ceux n'ayant pas accès à ces services. Les ménages dont l'élimination des déchets mixtes sont facturés déclarent composter 55 % de leurs déchets alimentaires, contre 35 % pour les autres. Jusqu'à 16 % des ménages déclarent jeter leurs déchets électriques et électroniques avec leurs déchets mixtes.
- **Consommation alimentaire** : Le prix (64%), le goût (61%), la fraîcheur (60%) et la valeur nutritionnelle (54%) sont les critères prioritaires des répondants lors de leurs achats alimentaires. L'impact environnemental des produits alimentaires est indiqué comme étant moins important, même parmi les répondants soucieux des problématiques environnementales. Globalement, 24 % des ménages consomment de la viande rouge plusieurs fois par semaine, et moins de la moitié des répondants (de 20 % en France à 41 % en Israël) indiquent qu'ils seraient disposés à remplacer la vraie viande par un substitut produit en laboratoire. Les personnes réticentes émettent des réserves quant à la viande synthétique, notamment en termes d'impacts sanitaires.

Conséquences pour l'action des pouvoirs publics

- Globalement, la disponibilité, le prix et le côté pratique sont les principales raisons qui poussent les ménages à faire des choix respectueux de l'environnement. L'action publique doit ainsi chercher à éliminer les obstacles que rencontrent les ménages dans ces domaines, tout en mettant en place des mesures d'incitation. Les résultats de l'enquête mettent en évidence plusieurs priorités :
 - **Faire que les choix durables soient accessibles et possibles.** Les principaux obstacles à l'adoption d'un comportement durable sont notamment le manque de disponibilité et de prise de conscience, par exemple pour les options d'électricité d'origine renouvelable ou de stations de charge, et de faisabilité, par exemple pour l'installation de panneaux solaires par les locataires ou les options d'énergie solaire (par exemple des systèmes d'énergie solaire collectifs) pour les occupants d'appartements .
 - **Mettre en place les bonnes incitations qui poussent à faire des choix durables.** Le caractère abordable et la praticité sont essentiels pour encourager les choix durables, en particulier dans les domaines des transports et de l'alimentation. Le niveau de revenus ainsi que la sensibilité aux questions environnementales sont d'importants facteurs de décisions pour de nombreux ménages, mais la sensibilité aux questions environnementales ne semble pas suffire pour faire évoluer certains comportements (comme la consommation de viande rouge et l'utilisation de la voiture).
 - **Mobiliser le soutien de l'opinion publique existant pour promouvoir des politiques environnementales.** Les personnes interrogées sont systématiquement moins favorables aux mesures fiscales et engendrant des frais qu'à celles qui rendent les solutions durables plus abordables, comme les subventions. La complémentarité des politiques publiques est à prendre en considération, car l'acceptation des mesures fiscales et la capacité de réponse à celles-ci par les ménages dépendent des alternatives disponibles pour changer leurs comportements. En plus de proposer des alternatives durables, ces politiques complémentaires aux mesures fiscales et engendrant des frais incluent une redistribution des revenus générés (par exemple pour financer une amélioration des transports publics).
 - **Grouper les mesures d'incitation pour en optimiser l'impact.** Certains comportements écologiques sont interdépendants. Des mesures incitatives complémentaires peuvent récompenser une action écologique dans un domaine en incitant à passer à l'action dans un autre domaine. Par exemple, les personnes faisant leurs courses avec des récipients réutilisables pourraient se voir accorder des réductions sur les produits alimentaires durables.

1.1. Introduction

Les pressions environnementales émanant de la consommation des ménages sont importantes. Sans efforts politiques supplémentaires, leurs conséquences sont susceptibles de s'intensifier à mesure que la population et les revenus disponibles augmentent. Il est urgent de mettre en place des stratégies qui promeuvent des styles de vie et des modes de consommation écologiquement viables afin de réduire ces pressions.

L'analyse du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) indique que les stratégies qui font évoluer les choix quotidiens des ménages (stratégies axées sur la demande) peuvent conduire à une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 à 70 % (2022^[1]). Ces changements incluent notamment d'éviter l'utilisation des voitures thermiques et des transports aériens, l'orientation vers des régimes à base végétale et l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments résidentiels. Dans le secteur de l'énergie, les mesures ciblant la demande sont des outils bien établis qui permettent de gérer la consommation. On peut citer la production et le stockage d'énergie sur site, par exemple à l'aide de panneaux solaires, ou l'utilisation de compteurs intelligents qui permettent aux ménages d'être plus conscients de leur consommation (Warren, 2018^[2]).

Réduire l'intensité des comportements des individus et des ménages néfastes pour l'environnement est également essentiel pour régler de nombreux autres problèmes environnementaux, comme ceux concernant la gestion des ressources naturelles, le changement d'affectation des terres et la pollution (IPBES, 2019^[3]). Cela peut aussi permettre de renforcer les facteurs à la base du bien-être que sont la stabilité économique, la santé et la nutrition (GIEC, 2022^[1] ; AIE, 2022^[4] ; OCDE, 2020^[5]). Pour ce qui est des systèmes alimentaires, on estime que l'adoption de régimes qui privilégient les denrées végétales pourrait réduire la superficie de terres nécessaires pour l'agriculture de 76 % (Poore et Nemecek, 2018^[6]). Dans le domaine de la gestion des déchets, le fait de faire payer (même modestement) les sacs plastiques à usage unique a permis de réduire leur utilisation de plus de 40 % (Homonoff, 2018^[7]).

Pour être efficaces, les stratégies visant l'adoption de modes de consommation plus durables (comme abandonner la voiture particulière pour les transports en commun, la marche ou le vélo) et la réduction des répercussions sur l'environnement des modes de consommation existants (comme l'utilisation d'appareils ménagers moins énergivores) ont besoin d'être soutenues par de nouvelles technologies et infrastructures (Creutzig et al., 2021^[8]). Mais il faut avant tout que les ménages acceptent de changer leurs comportements (Dubois et al., 2019^[9]), non seulement parce que l'efficacité de nombreuses technologies dépend de leur adoption par les individus et les ménages, mais aussi parce que l'évolution des comportements seule peut contribuer à fortement réduire les impacts sur l'environnement (Encadré 1.1).

Encadré 1.1. Éviter-changer-améliorer, un levier puissant

Le principe éviter-changer-améliorer renvoie à trois types d'approches comportementales qui peuvent réduire les incidences sur l'environnement (GIEC, 2022^[1]) :

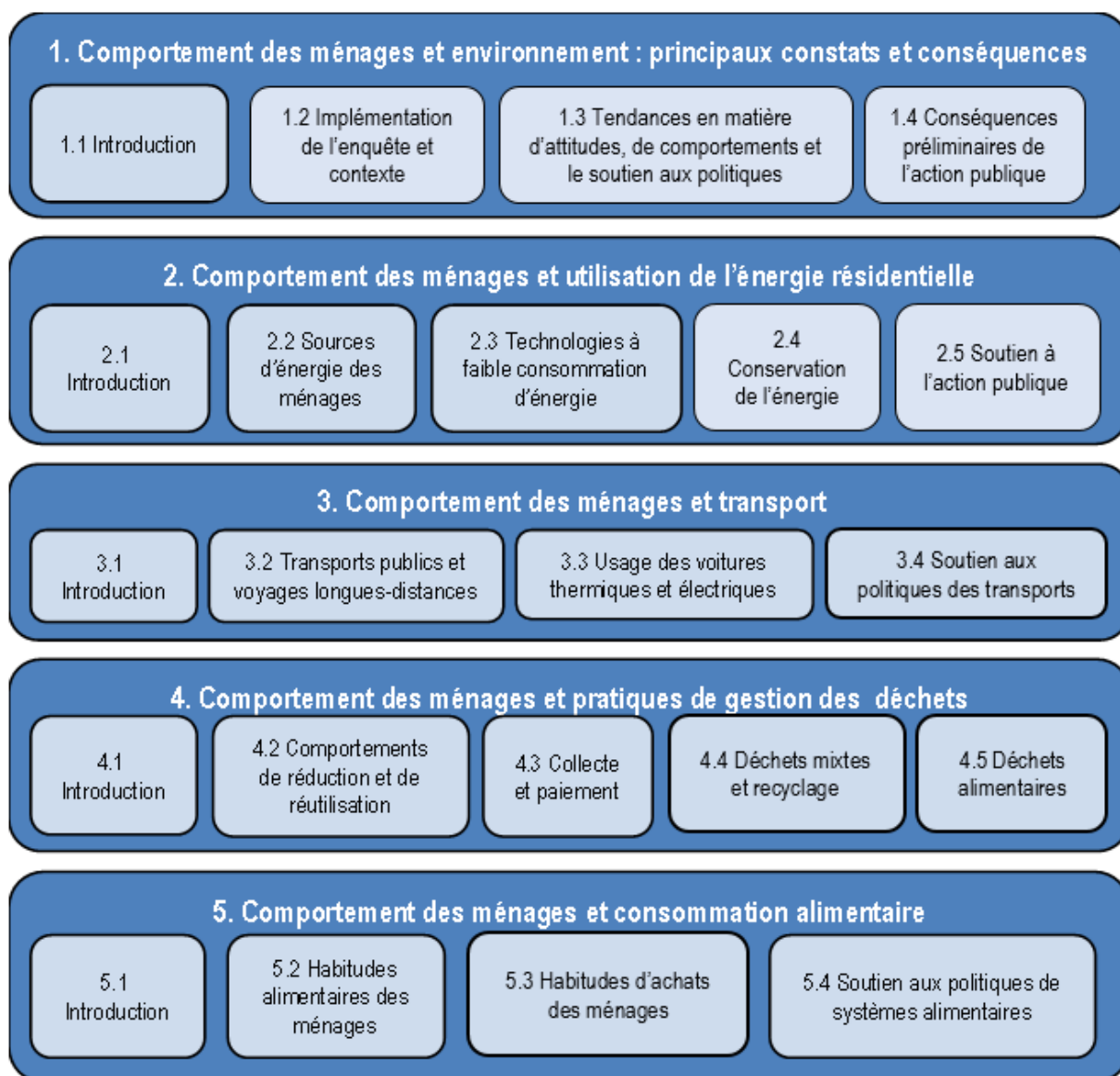
- *Éviter* toute consommation superflue ou toute activité néfaste
- *Changer* la consommation ou l'activité pour adopter des solutions moins néfastes pour l'environnement
- *Améliorer* les performances environnementales de l'activité en question.

Dans le secteur du bâtiment, les modélisations suggèrent que les stratégies d'évitement telles que celles consistant à ajuster la taille des logements à celle des ménages ou à améliorer l'efficacité énergétique des logements pourraient réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 78 %. Dans le secteur des transports routiers, le passage aux voitures électriques pourrait représenter la plus grande partie des 62 % du potentiel de réduction des émissions du secteur si cette transition est effectuée par le biais d'un secteur de l'électricité dépendant entièrement des énergies renouvelables. Dans le secteur alimentaire, environ 41 % des réductions d'émissions peuvent être obtenues uniquement grâce aux comportements d'évitement et de changement (éviter le gaspillage alimentaire et passer à des régimes flexitariens, végétariens ou végétan, par exemple). Dans le secteur des biens manufacturés, les mesures d'évitement – comme le partage plutôt que l'achat de nouveaux produits – et les comportements d'amélioration – comme l'utilisation de matériaux recyclés – pourraient permettre d'obtenir des réductions d'émissions de 41 % (Creutzig et al., 2021^[8]).

Concrétiser le potentiel d'amélioration de la durabilité et du bien-être lié aux choix des individus peut s'avérer compliqué. Les publications à ce sujet confirment qu'il est difficile de faire évoluer les comportements (van Valkengoed, Abrahamse et Steg, 2022^[10] ; Blake, 2007^[11]). La motivation et la capacité des individus à changer sont influencées par de nombreux facteurs, comme les systèmes sociaux-économiques et technologiques en place qui déterminent les contraintes de ressources et les options disponibles pour les consommateurs (Sorrell, 2015^[12] ; Kaufman et al., 2021^[13]). L'élaboration de politiques qui parviennent à induire les changements comportementaux souhaités nécessite une bonne compréhension des déterminants des comportements des individus et des ménages, ainsi que du rôle sous-jacent des institutions (van Valkengoed, Abrahamse et Steg, 2022^[10] ; Blankenberg et Alhusen, 2019^[14]).

Les enquêtes de l'OCDE sur les politiques environnementales et l'évolution des comportements individuels (EPIC) explorent les facteurs qui déterminent les comportements des ménages et la façon dont l'action publique peut influencer les décisions dans des domaines de consommation clés. Faisant suite à des enquêtes similaires menées en 2008 et 2011 (OCDE, 2011^[15] ; OCDE, 2014^[16]), cette troisième édition concerne un échantillon de plus de 17 000 ménages. Elle a été réalisée dans neuf pays de l'OCDE (Tableau 1.1) : la Belgique (BEL), le Canada (CAN), les États-Unis (USA), la France (FRA), Israël (ISR), les Pays-Bas (NLD), le Royaume-Uni (GBR), la Suède (SWE) et la Suisse (CHE). Elle s'intéresse au comportement des ménages dans quatre domaines clés : consommation d'énergie, les transports, les pratiques de gestion des déchets et la consommation alimentaire. Les chapitres 2 à 5 présentent les résultats dans ces quatre domaines (Graphique 1.1). Le présent chapitre d'introduction décrit la méthodologie, les principaux constats et les conséquences pour l'action publique.

Graphique 1.1. Structure du rapport



1.2. Réalisation de l'enquête : approche et contexte

1.2.1. Méthodologie

En plus de collecter des informations sur les comportements déclarés vis-à-vis de l'environnement, l'enquête répertorie les caractéristiques socioéconomiques des répondants et des ménages, ainsi que les caractéristiques de leurs résidence et lieu de résidence. Chaque édition de l'Enquête EPIC est décrite dans le Tableau 1.1. Le questionnaire utilisé pour la troisième édition de l'enquête est présenté à l'annexe A.

Tableau 1.1. Enquête EPIC de l'OCDE : couverture, domaines thématiques et taille des échantillons

	2008	2011	2022
Pays pris en compte.	Australie	Australie	
			Belgique
	Canada	Canada	Canada
		Chili	
	République tchèque		
	France	France	France
		Israël	Israël
	Italie		
		Japon	
	Corée	Corée	
	Pays-Bas	Pays-Bas	Pays-Bas
	Norvège		
	Mexique		
		Espagne	
Suède	Suède	Suède	
	Suisse	Suisse	
		Royaume-Uni ¹	
		États-Unis	
Taille totale de l'échantillon	10 000	12 303	17 216
Méthodologie pour la mesure des préférences et des comportements	Autodéclaration	Autodéclaration	Autodéclaration + Méthode des choix discrets
Nombre de domaines thématiques	5	5	4
Possibilité d'expérimenter d'éventuelles mesures publiques	Non	Non	Oui
Traitement des problématiques de redistribution	Non	Non	Oui
Moyen de réalisation	En ligne	En ligne	En ligne

1. L'échantillon du Royaume-Uni inclut des ménages d'Angleterre, d'Irlande du Nord, d'Écosse et du Pays de Galles.

L'enquête EPIC fournit un riche ensemble de données sur les comportements autodéclarés. On constate d'importantes variations entre les pays pour un certain nombre de facteurs qui peuvent affecter les résultats, notamment les proportions de ménages qui vivent en zones urbaines ou rurales, ainsi que les pourcentages de ménages qui possèdent ou louent leur logement. Les statistiques synthétiques pour ces variables, ainsi que les caractéristiques socioéconomiques autres que celles utilisées pour générer des quotas représentatifs (comme le genre, l'âge, le revenu et la région) se trouvent à l'Annexe B, tout comme les détails méthodologiques concernant la réalisation de l'Enquête EPIC. L'Encadré 1.2 présente la méthode des choix discrets, une nouveauté méthodologique importante de cette troisième édition de l'Enquête EPIC et qui sera analysée dans des travaux ultérieurs.

Utilisant une approche s'appuyant sur les préférences déclarées, l'enquête EPIC collecte des données en demandant aux individus de rapporter leurs comportements réels ou d'indiquer comment ils se comporteraient dans une situation hypothétique donnée. Cette démarche peut contribuer à déterminer l'efficacité des politiques environnementales existantes, ainsi que l'impact potentiel de mesures hypothétiques. Plusieurs considérations doivent être prises en compte lors de l'interprétation des données de préférences déclarées¹. Par exemple, l'autodéclaration tend à être plus précise pour les comportements habituels (comme éteindre la lumière en sortant d'une pièce) que pour ceux qui sont prévus (comme installer une pompe à chaleur). En outre, le contexte dans lequel les données sont recueillies a des conséquences sur la façon dont celles-ci doivent être interprétées. Des situations extrêmes comme une récession économique ou une catastrophe naturelle peuvent altérer les capacités financières des

individus, en plus d'autres facteurs tels que leur sensibilisation à un problème. Cela peut à son tour influencer la façon dont les répondants répondent aux questions de l'enquête (Mourato et Shreedhar, 2021^[17]). Ce point est examiné plus en détail dans la Section 1.2.2.

Encadré 1.2. Utilisation de la méthode des choix discrets afin d'affiner notre compréhension du processus décisionnel

Dans la méthode des choix discrets, on demande aux sujets de faire des choix hypothétiques en sélectionnant une solution préférée dans un menu d'options (Bateman et al., 2002^[18] ; OCDE, 2018^[19]). Les données de préférences déclarées générées par la méthode des choix discrets permettent d'estimer dans quelle mesure les répondants accordent de la valeur aux différentes caractéristiques de l'option présentée. Ces caractéristiques peuvent concerner les produits (par exemple le prix de l'énergie ou les émissions de GES qu'elle produit), les actions (comme la facilité d'utiliser des récipients jetables plutôt que réutilisables) ou les éléments directement affectés par les mesures environnementales (comme le coût et la commodité de posséder une voiture électrique).

La méthode des choix discrets présente plusieurs avantages comparé aux approches s'appuyant sur les préférences déclarées. Tout d'abord, elle peut rendre compte plus précisément des types de choix auxquels les répondants sont susceptibles d'être confrontés dans le monde réel compte tenu des caractéristiques spécifiques, de la disponibilité et des prix de ces différentes options. On peut citer en exemple le choix entre les emballages réutilisables ou à usage unique, ou les moyens de transport individuel ou collectif.

Ensuite, la méthode des choix discrets peut générer des données qui dressent un tableau plus précis des préférences que les méthodes plus simples d'obtention des préférences déclarées. En particulier, les données générées par la technique des choix discrets permettent une estimation de la valeur attribuée par les répondants aux caractéristiques des options envisagées, également appelée « consentement à payer ». Les exemples sont notamment le temps de trajet, le coût du trajet et le confort pour les options de mode de transport, ou le coût et la commodité pour les pratiques de réduction des déchets. Les données peuvent également permettre de mieux comprendre comment les répondants opèrent des arbitrages entre ces caractéristiques et dans quelle mesure leurs choix sont sensibles aux variations des caractéristiques des options présentées.

Enfin, les données de l'Enquête EPIC permettent une désagrégation au niveau du ménage, et ainsi de comprendre comment ces valeurs et sensibilités varient dans la population en fonction de la localisation et de variables sociodémographiques telles que l'âge, le revenu et le genre. Cela peut apporter des informations utiles sur le rôle des facteurs spécifiques aux individus dans les comportements écologiques et les préférences pour différents types d'instruments de politique environnementale.

1.2.2. Contexte de mise en œuvre

La troisième Enquête EPIC a été conduite en juin et juillet 2022, plus d'une décennie après la deuxième édition de l'enquête (2011). Les évolutions qu'ont connues les contextes environnementaux, politiques, technologiques et économiques depuis cette date ont nécessité de reconsidérer les attitudes et comportements environnementaux, ainsi que de réévaluer l'efficacité des politiques environnementales.

Le monde de la recherche a joué un rôle majeur dans la mise en lumière les récentes évolutions de l'environnement physique et de leurs interactions avec le milieu humain (IPBES, 2019^[3] ; GIEC, 2022^[1] ; GIEC, 2023^[20]). La fréquence et l'intensité croissantes des changements environnementaux observés dans le monde entier, ainsi que la couverture médiatique des dommages engendrés, ont renforcé la sensibilisation du public à l'impact des activités humaines sur la planète, et à l'impérieuse nécessité de

limiter et de contrer ces impacts. Les médias ont aussi largement contribué à faire connaître les actions entreprises par les pouvoirs publics et le secteur privé, et à la création de plateformes visant à sensibiliser et à susciter l'engagement des citoyens en faveur des mesures à prendre d'urgence pour relever les défis climatiques et environnementaux.

En dépit d'avancées politiques inégales, les enjeux environnementaux font désormais partie des priorités nationales et internationales. Les gouvernants sont convenus d'accélérer l'action menée pour atteindre les objectifs climatiques et les autres objectifs environnementaux, avec des étapes telles que l'adoption de l'Accord de Paris en 2015 et du Cadre mondial de la biodiversité en 2022. Une résolution pour parvenir à un accord sur un instrument international juridiquement contraignant visant à mettre fin à la pollution plastique, notamment dans le milieu marin, devrait également voir le jour d'ici la fin de 2024. L'efficacité d'utilisation des ressources et plus largement la transition vers une économie plus circulaire (circularité de l'utilisation des matières) sont rapidement devenues des priorités en matière d'environnement au cours de la dernière décennie (OCDE, 2023^[21]).

Les innovations technologiques ont également modifié la palette d'actions à portée des individus et des ménages. Le coût de l'électricité produite par les grandes installations photovoltaïques a baissé de 88 % entre 2010 et 2021, tandis que le coût de l'éolien offshore et terrestre a diminué de 68 % et 60 %, respectivement. De ce fait, en 2021, il coûtait moins cher de produire de l'électricité à partir de ces énergies renouvelables qu'en construisant de nouvelles centrales fonctionnant aux combustibles fossiles (IRENA, 2022^[22]). Le développement de batteries plus puissantes qui accroissent l'autonomie des voitures électriques et l'augmentation du nombre de stations de charge contribuent également à ce que les voitures électriques concurrencent davantage les voitures thermiques. Les applications favorisant une utilisation finale plus judicieuse de l'énergie, qui permettent aux consommateurs de suivre leur consommation d'énergie en temps réel et de connaître la consommation cumulée, ont la capacité de faire évoluer les habitudes de consommation énergétique. Les plateformes numériques ont également permis l'apparition de nouveaux modes de transport (comme les trottinettes électriques) et d'utilisation des voitures, comme l'autopartage ou le covoiturage. L'éventail de produits alimentaires d'origine végétale à disposition des consommateurs s'est fortement étoffé ces dernières années. Ces exemples ne constituent pas un panorama complet, mais ils mettent en lumière l'ampleur des changements technologiques qui sont intervenus au cours de la dernière décennie.

Lors des deux années qui ont précédé la troisième Enquête EPIC, les sociétés et les économies à travers le monde ont été sévèrement touchées par la pandémie de COVID-19 et les nombreuses crises qu'elle a déclenchées. Fin 2021, de nombreux pays avaient assoupli les restrictions liées à la pandémie, et alors que l'économie mondiale connaissait une certaine reprise en matière de commerce, d'emploi et de revenus, les mêmes progrès n'ont pas été observés dans tous les pays et tous les secteurs (OCDE, 2021^[23]). Les projections économiques étaient néanmoins prudemment optimistes pour 2022, mais l'agression de grande ampleur de l'Ukraine par la Russie a changé la donne. La guerre et l'incertitude géopolitique qu'elle entraîne, ainsi que les pressions que continue à exercer la pandémie de COVID-19, ont donné lieu à une crise du coût de la vie en 2022. Les ménages à faible revenu, les marchés émergents et les économies en développement ont été les plus durement touchés, principalement en raison de la forte hausse des prix de l'énergie et des produits alimentaires. Les ruptures d'approvisionnement provoquées par l'invasion ont aussi ébranlé l'économie mondiale (OCDE, 2022^[24]). Les perturbations des voies d'acheminement ont augmenté les distances de transport de certains biens, ainsi que leur empreinte carbone.

L'Enquête EPIC a été réalisée à la mi-2022, à un moment où la plupart des principales restrictions liées à la pandémie (confinements et interdictions des voyages internationaux) avaient été levées dans la totalité des pays de l'échantillon. La période a néanmoins été marquée par la persistance de prix de l'énergie élevés, une forte inflation et d'importantes tensions géopolitiques. Les particularités de ce contexte pourraient avoir plusieurs conséquences pour les réponses recueillies dans le cadre de l'enquête. Par exemple, elles ont pu amener les répondants à rejeter davantage les instruments fiscaux et à se déclarer

plus favorables aux mesures impliquant des aides financières, comme des prêts ou des subventions. De même, les préférences rapportées pour les mesures d'économie d'énergie peu coûteuses peuvent être plus marquées que pour celles nécessitant des coûts d'investissement plus élevés. En outre, le contexte particulier de la crise énergétique peut aussi avoir favorisé l'intérêt croissant pour les technologies d'efficacité énergétique. Par ailleurs, les effets persistants de la pandémie de COVID-19 ont peut-être, par exemple, détourné les ménages de la volonté de, par exemple, prendre les transports en commun. Les préoccupations économiques croissantes peuvent rendre les mesures dissuasives (comme les taxes) moins acceptables politiquement, mais faciliter en contrepartie l'adoption de mesures qui associent des habitudes durables à des économies financières (comme réduire sa consommation d'énergie).

Ces facteurs contextuels ne doivent pas être considérés comme une limite de l'étude. Au contraire, il est intéressant d'un point de vue scientifique de recueillir des préférences dans un contexte de changements sociétaux, et les résultats descriptifs présentés dans ce rapport reflètent les circonstances uniques de 2022. L'Enquête EPIC peut faire partie de l'ensemble des travaux permettant de mieux comprendre les comportements environnementaux dans le contexte d'une éventuelle évolution des préférences des individus sur fond de crises interdépendantes.

1.3. Tendances en matière d'attitudes, de comportements pro-environnementaux et de soutien des politiques publiques

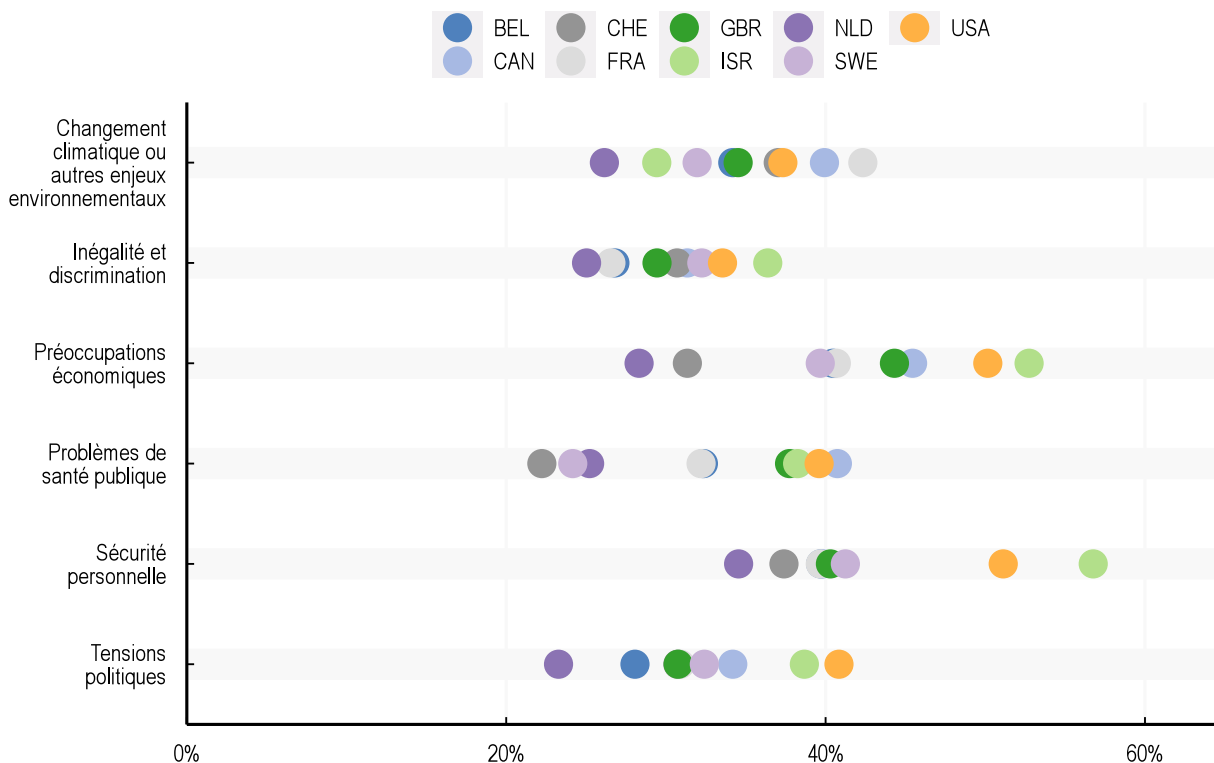
L'étude de l'évolution des comportements dans ce rapport se base sur une fine compréhension des attitudes de l'échantillon de la population et de la façon dont ces attitudes interagissent avec l'exposition à différentes politiques publiques. La présente section fournit un aperçu des attitudes des répondants à l'égard de l'environnement.

Les répondants de l'enquête EPIC sont surtout concernés par les problématiques de sécurité personnelle et économiques. Globalement, 42% et 41% des répondants considèrent la sécurité personnelle et les problématiques économiques comme très importantes, respectivement (Graphique 1.2). Dans l'enquête de 2022, la santé publique est moins souvent indiquée comme étant un enjeu très important, ce malgré les impacts de la pandémie de Covid-19 durant les deux années précédant l'enquête.

Plus d'un tiers des répondants (35%) indiquent le changement climatique ou les autres problématiques environnementales comme étant un enjeu très important. Dans cinq pays, le changement climatique ou les autres problématiques environnementales ont été classés parmi les trois enjeux les plus importants. Dans beaucoup de pays, la sensibilité au changement climatique et aux problématiques environnementales est davantage observée chez les femmes, les personnes avec un niveau d'éducation supérieur, et les personnes plus âgées. Une sensibilité plus prononcée au changement climatique et aux problématiques environnementales chez les personnes plus âgées pourrait être expliquée en partie par la plus grande proportion de hauts revenus dans cette catégorie d'âge (Graphique 1.3). La différence relativement faible d'importance accordée à l'enjeu entre ceux avec et sans niveau d'éducation supérieur dans certains pays suggère que la sensibilité au changement climatique devient plus généralisée dans le débat public.

Graphique 1.2. Les inquiétudes vis-à-vis de l'économie et de la sécurité personnelle dépassent celles vis-à-vis du changement climatique et de l'environnement dans la plupart des pays

Pourcentage de répondants indiquant des problématiques variées comme « très importantes »

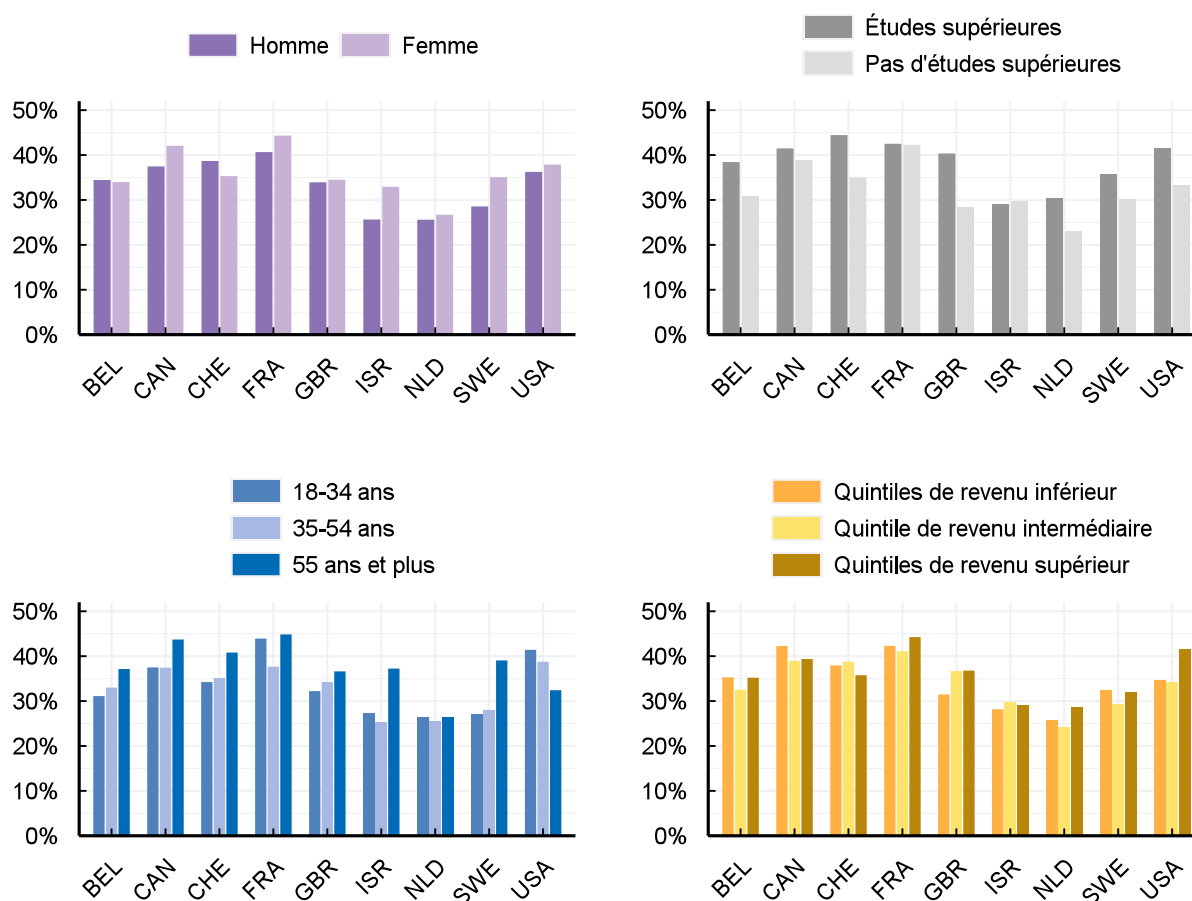


Note : L'enquête posait la question suivante : « Quelle importance revêt chacune des problématiques suivantes pour vous personnellement ? ». Les répondants indiquaient le niveau d'importance sur une échelle de 1 à 5 allant de « pas du tout important » à « très important ».
Source : OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/438pao>


Graphique 1.3. L'importance accordée aux enjeux environnementaux varie en fonction du genre, du niveau d'instruction, de l'âge et des revenus

Pourcentage des répondants jugeant les enjeux climatiques et environnementaux « très importants »



Note : la question posée aux répondants était la suivante : « Dans quelle mesure ces différents enjeux sont-ils importants à vos yeux ? » Les répondants classaient les enjeux sur une échelle de cinq points allant de « pas important du tout » à « très important ». Le graphique indique le pourcentage de répondants jugeant que les enjeux climatiques et environnementaux sont « très importants » (uniquement les répondants attribuant 5 sur l'échelle de 1 à 5). Les quintiles de revenu inférieur renvoient aux quintiles de revenu 1 et 2, le quintile de revenu intermédiaire renvoie au quintile de revenu 3, et les quintiles de revenu supérieur renvoient aux quintiles de revenu 4 et 5.

Source: OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

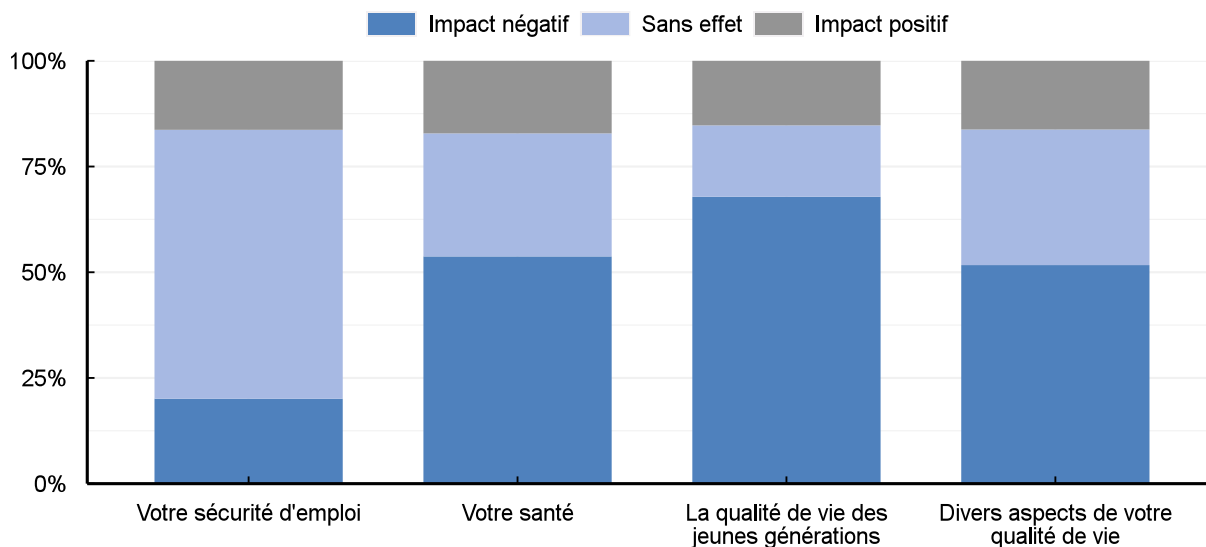
StatLink  <https://stat.link/qwhipy>

De tous les enjeux environnementaux proposés dans l'enquête, le changement climatique a été classé parmi les trois principaux sujets de préoccupations dans tous les pays. La rareté des ressources (eau ou denrées alimentaires, par exemple) était le second enjeu le plus fréquemment cité. Les répondants ont également classé de manière générale les inquiétudes liées à la pollution (de l'eau, de l'air extérieur et par les plastiques) et à la fragilité des écosystèmes terrestres parmi les trois principales préoccupations.

Plus de la moitié des répondants s'attendent à ce que les problèmes climatiques et environnementaux affectent la qualité de vie des générations tant actuelles que futures (Graphique 1.4). Il est intéressant de noter que moins de répondants, quel que soit le pays, prévoient un impact sur leur sécurité d'emploi. On ne relève aucune différence significative en fonction de l'âge, du genre ou du niveau de revenu dans les pourcentages de répondants qui s'attendent à ce que le changement climatique ait des conséquences négatives sur tous les aspects de leur vie.

Graphique 1.4. La plupart des répondants s'attendent à ce que le changement climatique affecte la qualité de vie des jeunes générations

Pourcentage de répondants



Note : la question posée aux répondants était la suivante : « Comment pensez-vous que le changement climatique (élévation des températures moyennes, évolution des phénomènes météorologiques extrêmes, etc.) ou d'autres enjeux environnementaux impacteront les domaines suivants ? » Les répondants classaient les enjeux sur une échelle de cinq points allant de « très négativement » à « très positivement ». Source: OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

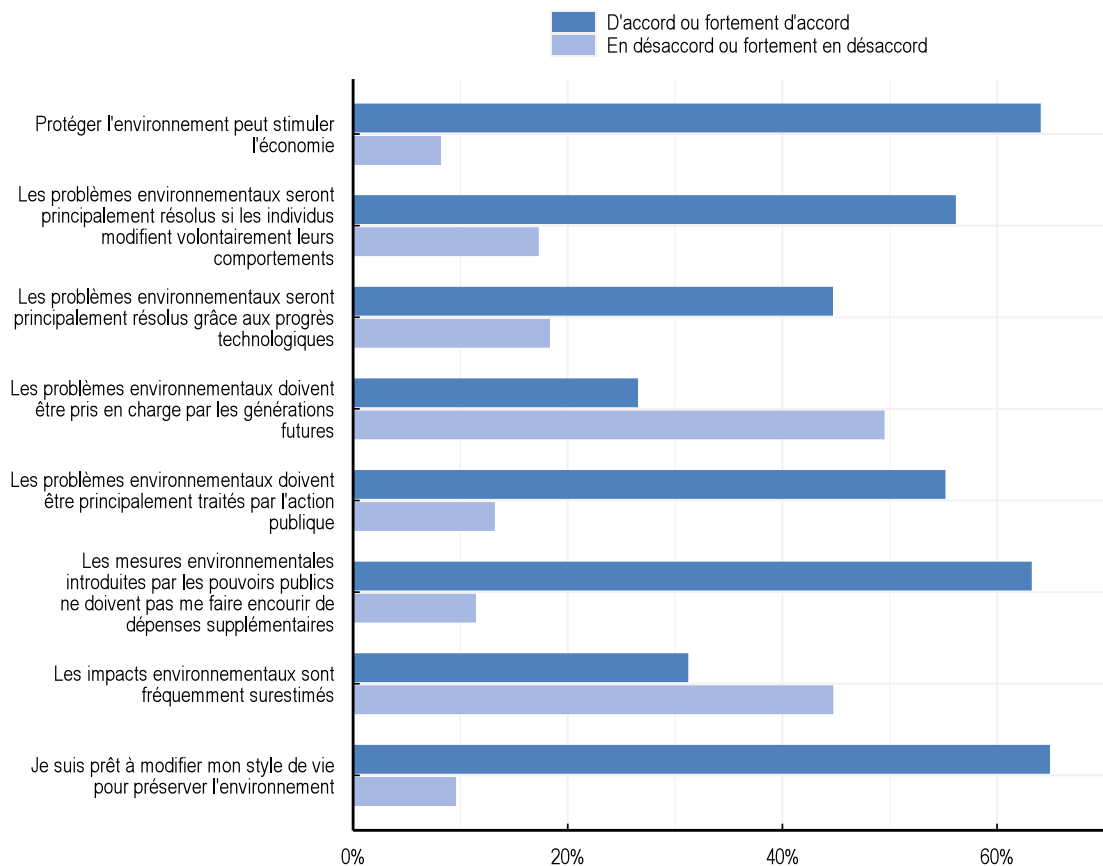
StatLink  <https://stat.link/ate5sl>

À partir de leur degré d'adhésion à certaines affirmations relatives aux problèmes environnementaux et aux solutions proposées, il est possible d'observer la perception des répondants de leur propre rôle dans la lutte contre le changement climatique et les autres problèmes environnementaux (Graphique 1.5). Une majorité de répondants (65 %) a déclaré être prête à modifier son style de vie actuel pour préserver l'environnement. Toutefois, ces concessions ne doivent pas être d'ordre financier, 63 % des répondants convenant que les mesures écologiques ne devaient pas leur faire supporter des dépenses supplémentaires. Environ 40 % des répondants étaient d'accord ou fortement d'accord avec ces deux affirmations, ce qui présage des difficultés pour les pouvoirs publics à mettre en œuvre des mesures axées sur la demande.

Malgré quelques variations selon les pays, les individus des centiles de revenu inférieurs et intermédiaires sont davantage susceptibles d'être d'accord ou fortement d'accord avec le fait que les politiques climatiques et environnementales ne doivent pas leur faire supporter de dépenses supplémentaires. Cette observation est conforme aux résultats d'une enquête de l'OCDE sur les déterminants de l'adhésion du public aux politiques climatiques dans 20 pays à revenu intermédiaire et élevé (Dechezleprêtre et al. (2022)^[25] ; voir Encadré 1.3). Cette enquête concluait que l'adhésion des répondants aux politiques climatiques dépendait des gains et des pertes pour leur propre ménage, en plus de l'efficacité perçue des mesures prises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Graphique 1.5 reflète également la confiance des répondants dans l'action publique et l'innovation technologique pour lutter contre le changement climatique et les autres problèmes environnementaux. En comparaison, les répondants ne pensent généralement pas que ces problèmes soient surévalués ou qu'il faille laisser les générations futures s'en occuper.

Graphique 1.5. La plupart des répondants sont prêts à modifier leur style de vie pour préserver l'environnement

Pourcentage des répondants d'accord ou fortement d'accord, ou en désaccord ou fortement en désaccord, avec les affirmations



Note : la question posée aux répondants était la suivante : « Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec chacune des affirmations suivantes ? » Les répondants déclaraient leur niveau d'accord sur une échelle de cinq points allant de « fortement en désaccord » à « fortement d'accord ».

Source: OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/i3u4at>

Encadré 1.3. Quels sont les facteurs déterminant les attitudes vis-à-vis de l'environnement ?

Les caractéristiques démographiques des ménages et des individus ne peuvent à elles seules expliquer les perceptions des enjeux climatiques et environnementaux. Des variables sociopolitiques plus larges, y compris les orientations politiques et la vision du monde, jouent également un rôle majeur (Poortinga et al., 2019^[26] ; Whitmarsh et Capstick, 2018^[27]). Bien que n'entrant pas dans le cadre de l'Enquête EPIC, une autre enquête de l'OCDE portant sur la compréhension du changement climatique et des politiques climatiques et sur les attitudes à leur égard, menée dans 20 pays à revenu intermédiaire et élevé, a conclu que l'orientation politique, entre autres facteurs, est corrélée de façon significative aux opinions politiques et aux convictions et raisonnements plus généraux concernant le changement climatique (Dechezleprêtre et al., 2022^[25]). Ces conclusions sont conformes à celles provenant d'une autre enquête sur les perceptions du changement climatique dans 22 pays européens et en Israël (Poortinga et al., 2019^[26]). Une étude conduite en France uniquement n'observe cependant pas de corrélation forte entre la sensibilisation au changement climatique et l'appartenance politique (Douenne et Fabre, 2020^[28]). D'autres études suggèrent en outre que les différences entre pays peuvent être liées aux expériences de phénomènes météorologiques extrêmes, à la vulnérabilité aux effets du changement climatique, à la nature de la couverture des enjeux climatiques par les médias et à la dépendance aux combustibles fossiles (Poortinga et al., 2019^[26]).

1.3.1. Le comportement à l'égard de l'environnement a évolué

Quelques observations générales peuvent être faites concernant l'évolution des comportements à l'égard de l'environnement dans les pays qui ont participé à plus d'une enquête². Le Canada, la France, les Pays-Bas et la Suède ont participé aux trois éditions de l'Enquête EPIC (2008, 2011 et 2022), et Israël et la Suisse ont participé aux deuxièmes et troisièmes éditions.

Les résultats de l'enquête laissent penser que certaines options énergétiques à faibles émissions sont désormais plus accessibles aux ménages. En Suède, par exemple, environ 15 % de ménages en plus déclarent avoir la possibilité d'acheter de l'électricité d'origine renouvelable en 2022 par rapport à 2011. Aux Pays-Bas, environ 40 % de ménages en plus déclarent avoir accès à des compteurs intelligents. Toutefois, l'adoption déclarée de ces options énergétiques ne suit pas cette plus grande accessibilité. On ne constate pas d'évolution significative des principaux types de sources d'énergie reportés entre 2011 et 2022 (c'est-à-dire l'électricité par rapport aux énergies fossiles). Les données suggèrent également que les répondants accordent désormais plus d'attention à la baisse des coûts des équipements d'efficacité énergétique et des rénovations qu'en 2011. Les différences d'échantillons limitent cependant les possibles comparaisons des résultats entre les éditions d'enquête.

On relève par ailleurs une évolution de la couverture des services de collecte et des dispositifs de tarification des déchets. Ainsi, les résultats indiquent un renforcement des services de ramassage de certains flux de déchets en France, aux Pays-Bas et en Suède. Les données suggèrent également une légère augmentation du recours aux redevances unitaires dans les systèmes de tarification des déchets au Canada et aux Pays-Bas. Comme en 2011, la fourniture de services de collecte sélective est, en moyenne, toujours associée à une production moindre de déchets mixtes.

Les comparaisons directes des résultats relatifs aux transports et à la consommation alimentaire sont moins évidentes, car les questions posées dans ces sections de l'enquête ont davantage changé au fil des trois éditions. En 2022, les investissements dans les transports en commun ont été les mesures les plus plébiscitées, davantage que les subventions aux voitures à faible niveau d'émission, qui arrivaient en tête en 2011. Les facteurs identifiés comme essentiels pour améliorer les transports publics sont restés les mêmes, à savoir des services plus pratiques et moins chers. Par ailleurs, les résultats de l'enquête

n'indiquent aucune hausse substantielle de la consommation d'aliments biologiques. En 2011, la part des dépenses alimentaires dédiée aux fruits et légumes bio allait de 13 % à 35 % dans les pays ayant participé à plusieurs éditions d'enquête EPIC. En 2022, la proportion de ménages déclarant qu'ils consomment souvent ou toujours des aliments issus de l'agriculture biologique va de 15 % (au Canada) à 31 % (en Suisse).

1.3.2. La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions sur certains comportements environnementaux

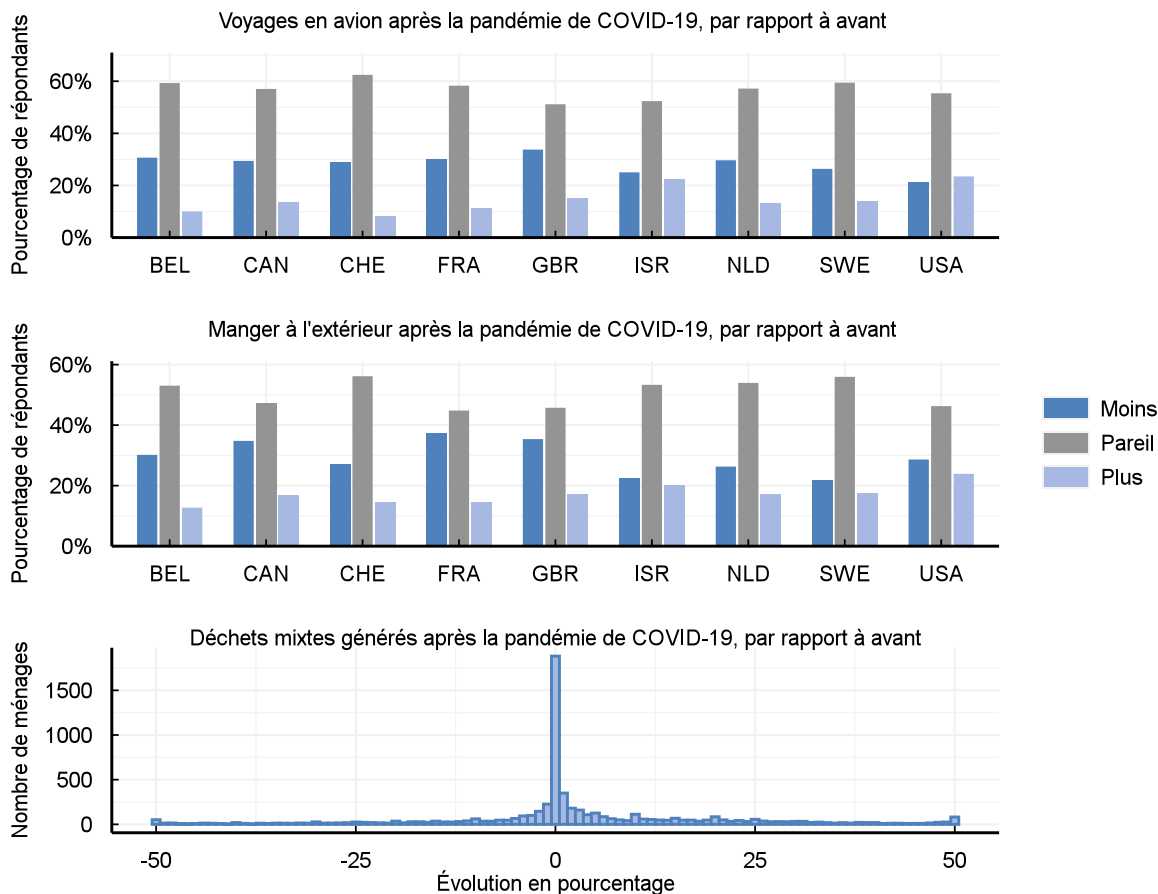
La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions sur les comportements dans de nombreux domaines. Les comportements en matière de déplacements individuels, consommation d'énergie, de consommation, d'alimentation et de gestion des déchets ont fortement changé durant les périodes de confinement partout dans le monde. Avec l'affaiblissement de la pandémie, le retrait graduel des restrictions a permis un retour à la normale pour certains comportements relatifs à l'environnement, alors que d'autres changements semblent plus permanents (de Palma, Vosough et Liao, 2022^[29]).

Plusieurs mécanismes sont à l'œuvre pour certains des changements comportementaux les plus persistants. Tout d'abord, le COVID-19 a modifié les conditions qui façonnent les comportements, comme les prix et les revenus (qui touchent le pouvoir d'achat des individus et les prix relatifs), les possibilités offertes aux consommateurs (comme les infrastructures et les modes de transport, le télétravail, le développement du commerce en ligne) et les incitations publiques et réglementations (comme les aides à l'achat d'un vélo ou les restrictions sur l'utilisation de gaz naturel). Ensuite, les données relatives à d'autres événements extrêmes laissent penser que la pandémie peut également avoir changé la façon dont les gens réagissent à un ensemble donné de contraintes lorsqu'ils prennent des décisions en lien avec l'environnement, comme la façon dont ils répartissent le budget du ménage (Hanaoka et al., 2011^[30] ; Bogliacino, Montealegre et Folkvord, 2020^[31] ; Cassar, Healy et von Kessler, 2017^[32]). Certaines données indiquent également que la pandémie a renforcé la sensibilisation du public aux enjeux mondiaux. Des études suggèrent par exemple qu'elle a sans doute, dans certaines régions, fait d'une plus grande priorité d'acheter des produits locaux (Dangelico, Schiaroli et Fraccascia, 2022^[33]). D'autres données indiquent que la pandémie a certes fait baisser l'utilisation de plastique à court terme du fait du recul de l'activité économique, mais ne semble pas avoir affecté la tendance à la hausse de cette utilisation à long terme (OCDE, 2023^[21]).

Les réponses à l'Enquête EPIC viennent s'ajouter à ce corpus de données et révèlent que certains changements de circonstances avaient changé à la mi-2022 (Graphique 1.6) :


- Même si la plupart des répondants (57 %) prévoient de prendre autant l'avion après la pandémie qu'avant, 28 % indiquent qu'ils comptent moins le faire.
- Par ailleurs, 29 % des répondants indiquent qu'ils pensent qu'ils iront moins souvent manger à l'extérieur après la pandémie de Covid-19 comparé à avant, tandis que 17 % pensent le faire plus souvent ; et 25 % des répondants pensent qu'ils seront moins enclins à se faire livrer de la nourriture contre 15 % qui pensent le faire plus souvent.
- Les ménages indiquent très majoritairement que leurs volumes de déchets mixtes et recyclables n'ont pas évolué depuis la pandémie de COVID-19.

Graphique 1.6. La pandémie de COVID-19 n'a affecté le comportement environnemental que d'une minorité de ménages



Note : La question sur les voyages en avion était la suivante : « Par rapport à avant la pandémie de COVID-19, à quelle fréquence pensez-vous utiliser les modes de transport suivants pour un long trajet (200 km ou plus) lorsque la pandémie sera maîtrisée ? ». La question sur la consommation alimentaire était la suivante : « Par rapport à avant la pandémie de COVID-19, à quelle fréquence pensez-vous aller manger à l'extérieur lorsque la pandémie sera maîtrisée ? ». Pour ces questions, les options de réponse étaient : Plus souvent qu'avant, Un peu plus souvent qu'avant, Pareil qu'avant, Un peu moins souvent qu'avant, Moins souvent qu'avant, Ne sais pas, Je ne pense pas le faire. La question sur les déchets était la suivante : « En moyenne, combien de sacs/bacs de déchets mixtes suivants (à savoir les déchets non recyclables et non compostables) votre ménage produit-il chaque semaine ? ». Pour cette question, les répondants avaient la possibilité d'indiquer le pourcentage de hausse ou de baisse.

Source: OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

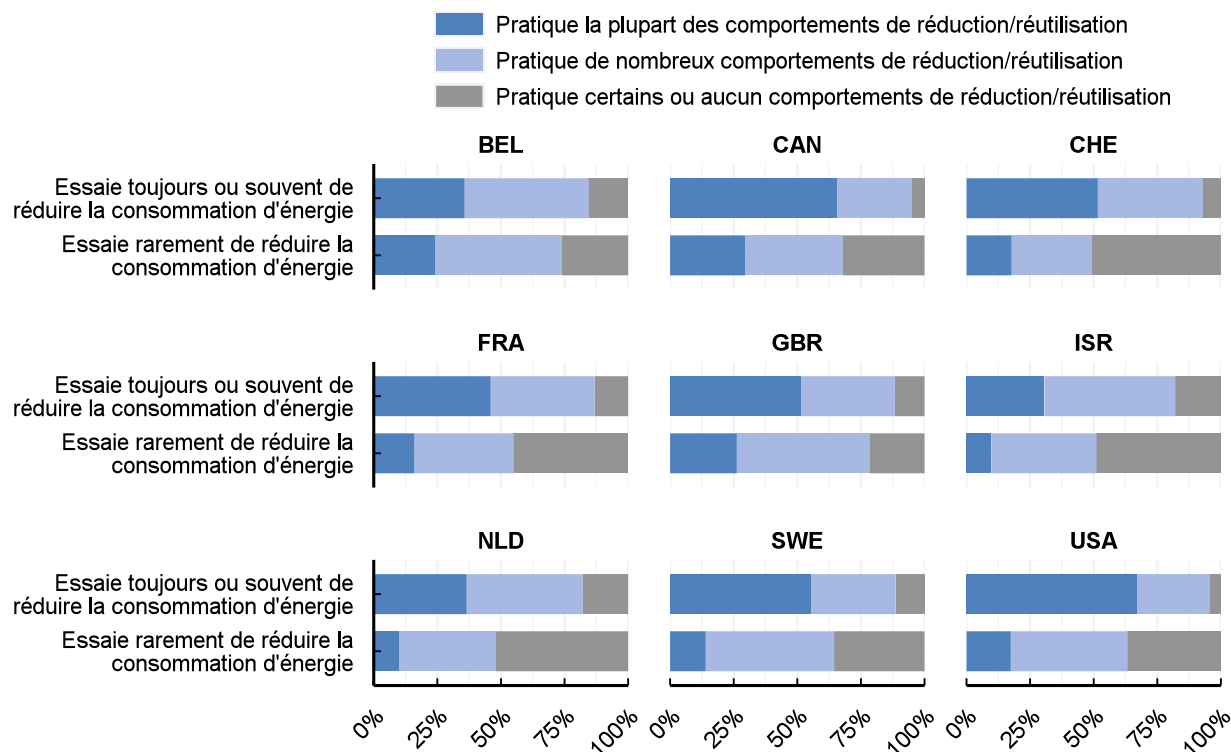
StatLink  <https://stat.link/ebj5k4>

1.3.3. Certains comportements vis-à-vis de l'environnement sont interdépendants

L'enquête révèle un lien positif entre plusieurs types de comportements environnementaux. Par exemple, les répondants qui adoptent les comportements de réduction et de réutilisation pour éviter les déchets (par exemple, qui empruntent ou louent des articles au lieu de les acheter neufs) sont également susceptibles de souvent ou toujours essayer de faire des économies d'énergie (Graphique 1.7). Ainsi, au Canada, en Suède et aux États-Unis, les individus les plus adeptes de la réduction et de la réutilisation sont nettement plus susceptibles de déclarer qu'ils essaient toujours ou souvent de réduire leur consommation d'énergie que les non-adeptes de la réduction et la réutilisation. Un lien similaire est observé entre les efforts d'économies d'énergie et la consommation d'aliments durables. Le Graphique 1.8 compare la fréquence à laquelle les répondants consomment des aliments de saison dans les groupes qui économisent l'énergie i) rarement ou ii) toujours ou souvent.

Graphique 1.7. Les répondants qui économisent plus d'énergie sont également plus susceptibles de pratiquer la réduction et la réutilisation

Pourcentage de répondants adoptant les comportements de réduction et de réutilisation, groupés en fonction du comportement en matière d'économies d'énergie



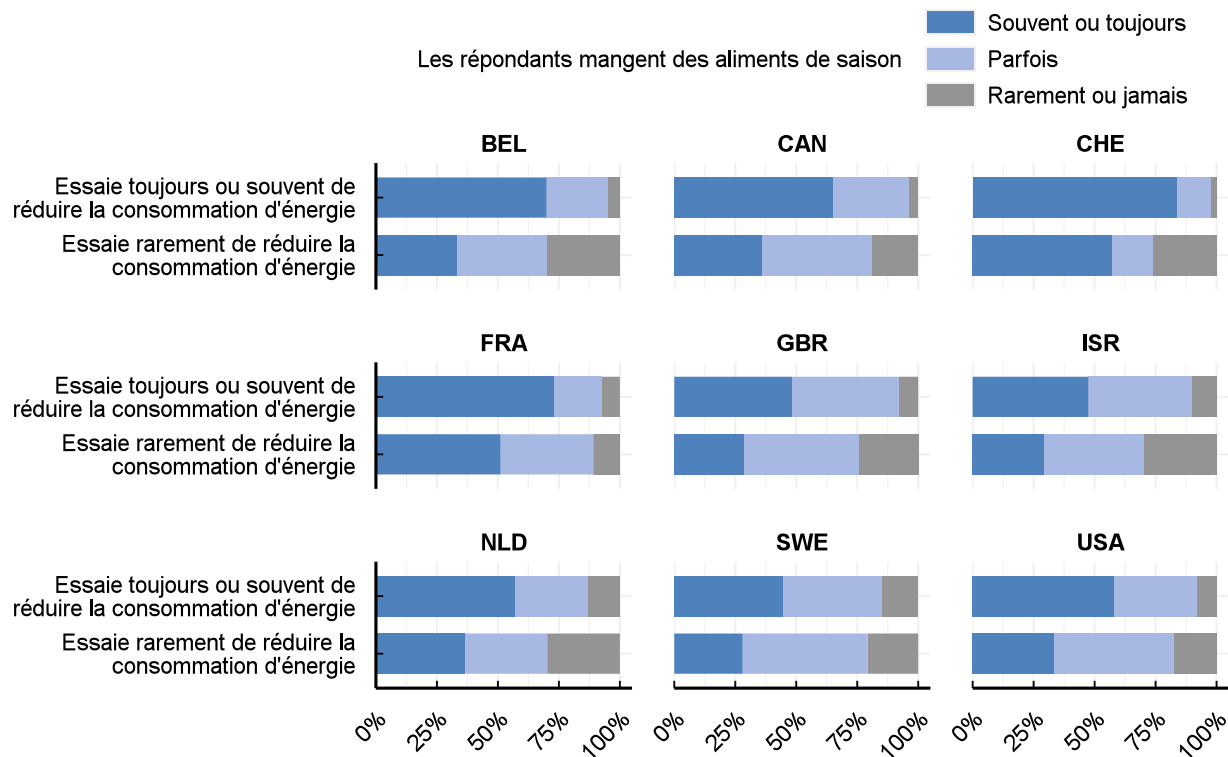
Note : La question sur les comportements de réduction et de réutilisation était la suivante : « À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants dans votre vie quotidienne ? ». Les répondants sont classés comme adoptant « la plupart » des comportements s'ils adoptent en moyenne souvent ou toujours 8 ou 9 des 9 comportements ; « beaucoup » s'ils adoptent en moyenne 6 à 7 comportements ; et « certains ou aucun » pour moins de 6. Les répondants sont groupés en fonction de leur comportement en matière d'économies d'énergie, pour lequel la question était « À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants dans votre vie quotidienne ? ». Le graphique montre le comportement moyen pour toutes les questions relatives aux économies d'énergie.

Source: OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/5bhw8e>

Graphique 1.8. Les répondants qui économisent l'énergie sont également susceptibles de faire des choix durables en matière de consommation alimentaire

Pourcentage de répondants consommant des aliments de saison, groupés en fonction du comportement en matière d'économies d'énergie



Note : la question sur les aliments de saison était la suivante : « À quelle fréquence mangez-vous des aliments de saison ? » Les répondants pouvaient choisir jamais ou rarement, parfois, souvent ou toujours. Les répondants sont groupés en fonction de leur comportement en matière d'économies d'énergie, pour lequel la question était « À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants dans votre vie quotidienne ? » Le graphique montre le comportement moyen pour toutes les questions relatives aux économies d'énergie.

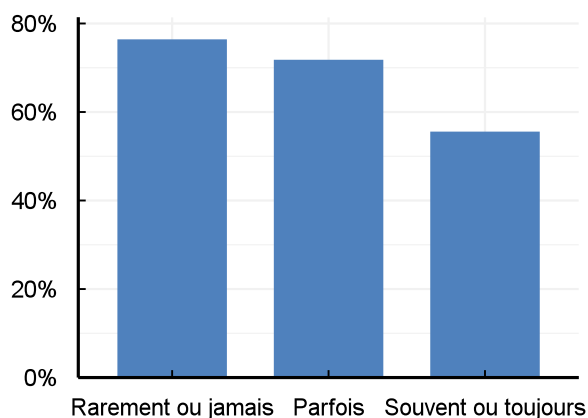
Source: OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/opr3xj>

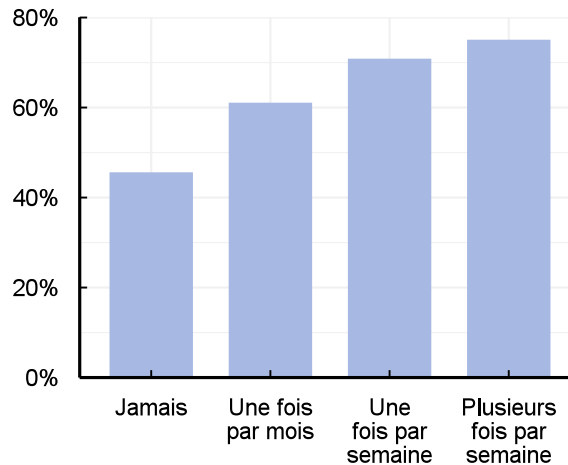
On constate également un lien positif entre certains comportements liés aux achats alimentaires et aux déchets alimentaires. Le Graphique 1.9 montre que ceux qui déclarent manger fréquemment des aliments de saison sont également plus susceptibles de déclarer qu'ils ne gaspillent pas de nourriture. L'inverse semble être le cas pour la consommation de produits transformés, car ceux qui en consomment plus fréquemment déclarent qu'ils produisent plus de déchets alimentaires que ceux qui n'en consomment jamais. L'action publique pourrait s'appuyer sur ce lien, par exemple en proposant des réductions sur les produits alimentaires durables à ceux qui utilisent leurs propres récipients pour faire leurs courses, ou à ceux qui recourent à la location ou à l'emprunt entre particuliers via les plateformes pour consommer moins de ressources matérielles. Pour qu'elles donnent de bons résultats, les combinaisons de différentes mesures politiques demanderaient d'évaluer la répartition de leurs coûts et bénéfices et d'assurer une coordination intersectorielle.

Graphique 1.9. Les répondants qui font des choix alimentaires durables sont moins susceptibles de gaspiller de la nourriture

Pourcentage de répondants gaspillant au moins certains produits alimentaires




Les répondants mangent des aliments de saison



Les répondants mangent des aliments transformés et des plats préparés

Note : La question sur le gaspillage alimentaire était la suivante : « Quels types d'aliments votre ménage jette-t-il généralement ? Veuillez ne pas tenir compte des parties non comestibles comme les épluchures, les trognons de pommes, etc. ». Le graphique indique le pourcentage de répondants qui n'ont pas répondu : « Mon ménage ne jette jamais de nourriture ». Les répondants sont groupés selon leur consommation alimentaire. La question sur la fréquence de consommation de différents types de produits alimentaires était la suivante : « À quelle fréquence faites-vous ce qui suit ? » Pour les aliments de saison, les répondants pouvaient choisir jamais, rarement, parfois, souvent ou toujours. Pour les aliments transformés, les répondants pouvaient choisir jamais, une fois par mois, une fois par semaine ou plusieurs fois par semaine.

Source: OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

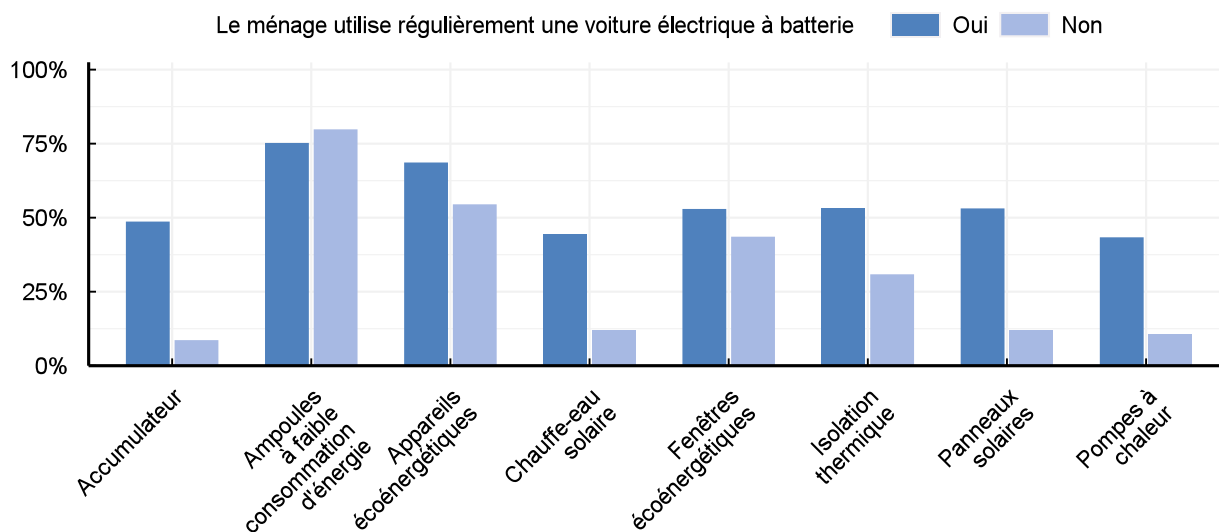
StatLink  <https://stat.link/i0nh94>

L'utilisation d'une voiture électrique semble également être associée à l'installation d'équipements d'efficacité énergétique (Graphique 1.10). Comme les utilisateurs de voitures électriques ne sont pas nécessairement plus sensibles à la cause environnementale que les utilisateurs d'autres types de voitures (voir le Chapitre 3), ces résultats méritent un examen plus approfondi. Toutefois, le lien est plus faible entre l'utilisation régulière d'un véhicule électrique et l'investissement dans des fenêtres, des appareils et des ampoules permettant des économies d'énergie, car la plupart des répondants déclarent adopter ces comportements peu contraignants, et pas uniquement les propriétaires de voitures électriques. Ces résultats pourraient refléter l'existence de politiques locales dans certaines régions.

Globalement, ces résultats peuvent refléter les données probantes selon lesquelles le souci de l'environnement, l'identité personnelle et l'auto-efficacité perçue (à savoir croire que ses propres actions changent la donne) peuvent donner lieu à des corrélations entre les comportements à l'égard de l'environnement (Lauren et al., 2016^[34]). Les résultats dans cette section justifient une analyse plus approfondie du degré auquel les corrélations entre les comportements dans différents domaines sont susceptibles d'être induites par des facteurs spécifiques comme le souci de l'environnement ou les revenus.

Graphique 1.10. Les ménages qui utilisent des voitures électriques sont davantage susceptibles d'installer des équipements d'efficacité énergétique

Pourcentage des répondants qui ont installé des équipements d'efficacité énergétique en fonction de l'utilisation de voitures électriques



Note : la question était la suivante : « Avez-vous installé l'un de ces équipements ces dix dernières années dans votre résidence principale actuelle ? » Le graphique groupe les répondants en fonction de l'utilisation de voitures électriques à batterie, pour laquelle la question était la suivante : « Utilisez-vous, vous-même ou une autre personne de votre foyer, régulièrement un des équipements suivants (y compris fourni par l'employeur) ? Merci de sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent ».

Source: OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/6vl0yq>

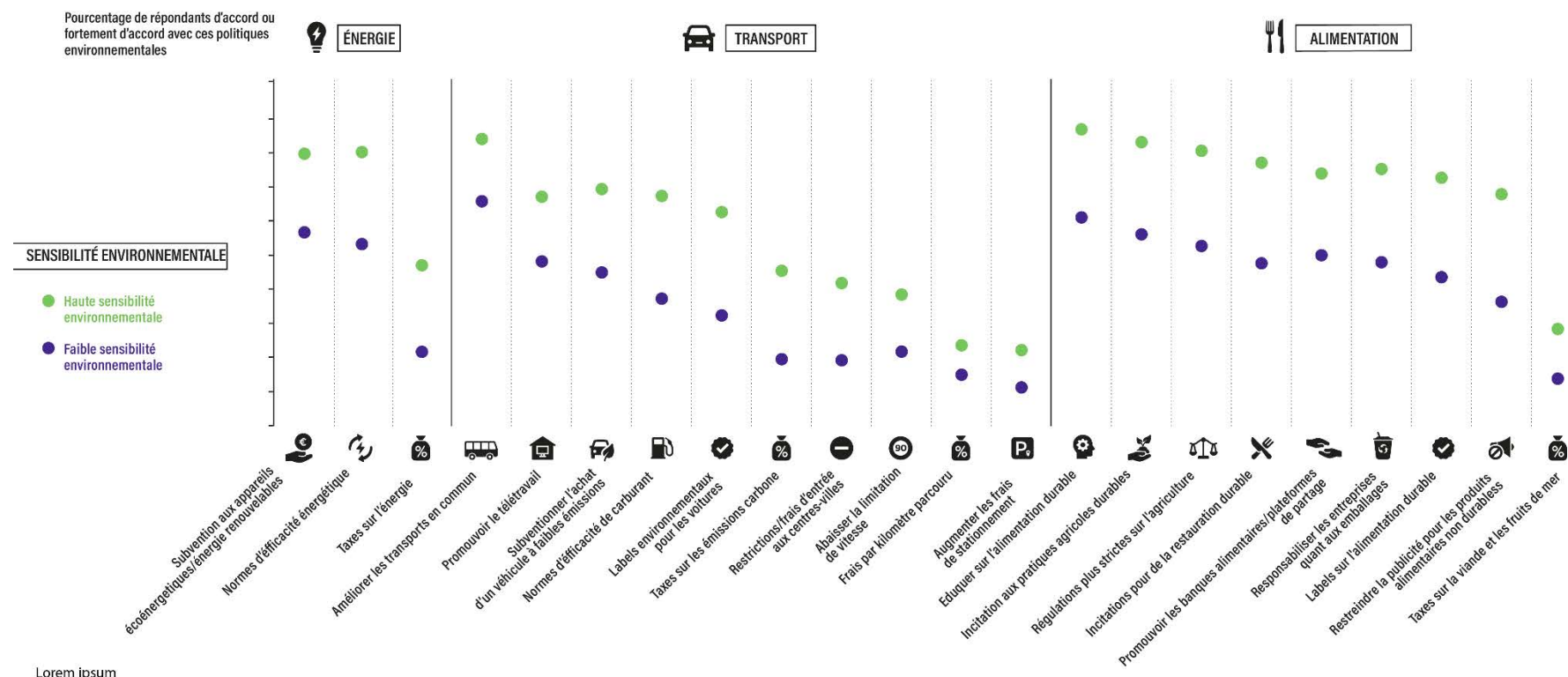
1.3.4. Les mesures que les répondants soutiennent sont liées à leurs attitudes à l'égard de l'environnement

L'enquête montre que les répondants très soucieux de l'environnement soutiennent davantage les différentes politiques environnementales (Graphique 1.11). Le constat est similaire pour les personnes indiquant avoir confiance en leur gouvernement comparé à ceux qui n'en ont pas. Il est reconnu que les attitudes des répondants influent sur leur adhésion à certaines mesures ; les données indiquent également que l'exposition à ces mesures peut renforcer leur acceptation (Brown et Johnstone, 2014^[35])³. L'enquête suggère que les mesures axées sur l'information (comme l'éducation aux régimes alimentaires durables) et les mesures structurelles (comme l'amélioration des transports publics) sont largement approuvées. En revanche, les mesures fiscales ou engendrant des frais (redevance par kilomètre parcouru, augmentation des droits de stationnement, taxe sur la viande ou les produits de la mer...) suscitent systématiquement une adhésion moindre, même parmi les répondants se déclarant très préoccupés par l'environnement. Ces résultats laissent penser que des actions visant à accroître la sensibilisation aux enjeux environnementaux pourraient renforcer le soutien à certains types de politiques environnementales, mais pas à d'autres.

L'approbation des mesures visant les transports et l'énergie en particulier varie selon les pays. Par exemple, l'amélioration des transports publics est approuvée le plus par les répondants en Israël, et le moins par ceux aux États-Unis. C'est en Israël que l'idée d'une redevance pour chaque kilomètre parcouru reçoit le moins de soutien, et aux Pays-Bas qu'elle en reçoit le plus. L'adhésion aux taxes sur l'énergie est au plus bas en France et culmine en Suisse et aux Pays-Bas, tandis que les subventions énergétiques obtiennent le plus de soutien en Israël et le moins en Suède et aux États-Unis. On observe moins de différences entre les pays en ce qui concerne l'approbation des mesures relatives à l'alimentation. Dans l'ensemble, ces résultats permettent de constater si les populations des pays participant à l'enquête sont prêtes à accepter les changements institutionnels et structurels nécessaires pour répondre aux problématiques environnementales, et à soutenir les politiques publiques permettant ces changements. Étant donné que la réaction des ménages vis-à-vis de mesures basées sur les prix ainsi que leur acceptation peuvent être influencées par les alternatives disponibles, l'implémentation de mesures complémentaires est un point important que les responsables politiques doivent considérer. Les Chapitres 2 à 5 détaillent le soutien à l'action publique dans chaque domaine thématique.


Graphique 1.11. Sensibilité aux problématiques environnementales et soutien aux politiques environnementales

Pourcentage des répondants d'accord ou fortement d'accord avec les politiques environnementales



Note : les questions étaient les suivantes : « Dans quelle mesure approuvez-vous les mesures potentielles suivantes ? » (pour l'énergie), « Que pensez-vous des mesures suivantes pour améliorer la durabilité environnementale des systèmes alimentaires ? » et « Que pensez-vous des mesures suivantes que peuvent prendre les pouvoirs publics pour réduire l'impact environnemental des voitures ? ». Les répondants ont indiqué leur degré d'accord sur une échelle de cinq points allant de « fortement contre (fortement en désaccord) » à « fortement pour (fortement d'accord) ».

Source: OCDE (2022), Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/w1dv8s>

1.4. Implications préliminaires pour l'action des pouvoirs publics des résultats de l'Enquête EPIC

Cette section met en lumière les principales implications pour l'action des pouvoirs publics relevées dans les chapitres thématiques du présent rapport. Elle propose une réflexion exploratoire et des éclairages préliminaires concernant l'efficacité de mesures particulières. Une analyse approfondie des données de l'Enquête EPIC sera effectuée afin d'obtenir des données factuelles plus solides sur les déterminants des comportements et des attitudes et sur les conditions dans lesquelles certaines mesures semblent plus efficaces.

1.4.1. Consommation d'énergie

L'enquête indique que les répondants tendent à adopter les comportements d'économie d'énergie qui sont faciles et peu coûteux à mettre en œuvre (Chapitre 2). Alors que 92 % des répondants adoptent des gestes tels qu'éteindre la lumière en quittant une pièce, les actions synonymes d'efforts ou d'inconfort accrus sont beaucoup moins susceptibles d'être réalisées. Ainsi, seuls 68 % des répondants essaient de réduire l'utilisation du chauffage ou de la climatisation, et 75 % font sécher leur linge à l'air libre. Les taux sont encore plus bas aux États-Unis et au Canada (44 % et 35 %, respectivement), ce qui pourrait être partiellement expliqué par les conditions climatiques de certaines régions qui rendent ces actions difficilement possibles une partie de l'année. La moitié environ des répondants qui ne le font pas invoquent l'oubli, la méconnaissance ou la difficulté de changer d'habitude. Parmi les personnes équipées de compteurs intelligents, 52 % déclarent ne pas utiliser les informations fournies par ces équipements, bien qu'elles pourraient les aider à mieux maîtriser leur consommation d'énergie.

La disponibilité déclarée des équipements d'efficacité énergétique et d'énergie renouvelable reste modeste, en dépit des avancées technologiques et de l'intérêt manifeste du public. Globalement, 30 % des répondants indiquent qu'ils seraient intéressés par des équipements à faibles émissions s'ils étaient disponibles, mais que leur fournisseur d'énergie ne les a pas proposés. Les raisons données pour cette faible adoption diffèrent en fonction du type d'habitation, du statut d'occupation du logement (propriétaire ou locataire) et, dans une moindre mesure, des revenus. De nombreux ménages déclarent qu'il n'est pas possible d'installer des solutions électriques à faibles émissions dans leur logement. Parmi ceux qui vivent en appartement, par exemple, 63 % déclarent que l'installation de chauffe-eau solaires ou de panneaux photovoltaïques n'est pas envisageable, contre 16 % des répondants vivant dans une maison individuelle. Pourtant, parmi les ménages qui en auraient la possibilité, un tiers seulement environ déclarent utiliser des panneaux solaires (29 %), des pompes à chaleur (30 %) ou des accumulateurs (27 %). Pour environ un cinquième d'entre eux (21 %), cela tient aux prix d'achat et d'installation trop élevés. Parmi les ménages n'ayant pas encore installé de pompe à chaleur, 20 % ont affirmé ne pas en avoir les moyens, et 18 % ont indiqué ne pas connaître la technologie ou ignorer qu'elle pouvait être applicable dans leur cas.

Parmi les mesures proposées, la taxation de la consommation d'énergie reçoit avec 38 % en moyenne (de 30 % en France à 49 % en Suisse) le plus faible taux d'approbation. Ceux qui expriment le plus d'opposition à ces mesures d'ordre fiscal sont également moins soucieux de l'environnement et peu confiants dans leur gouvernement national. Les répondants ont exprimé un fort soutien aux normes d'efficacité énergétique (71 %), et deux tiers sont favorables aux subventions accordées aux ménages à faible revenu afin de les aider à acheter des équipements d'efficacité énergétique.

Ces constatations mettent en évidence différentes mesures possibles pour encourager des choix énergétiques plus durables :

- **Accroître la disponibilité et la faisabilité des solutions durables** : cela pourrait inclure des mesures d'incitation à l'installation d'équipements d'efficacité énergétique ciblant les propriétaires ainsi que les locataires, ce qui permettrait à plus de consommateurs de choisir ces options.
- **Réduire les coûts d'adoption pour les ménages** : cela permettrait d'éliminer les obstacles financiers à l'adoption de solutions énergétiques à faibles émissions pour certains ménages. Il pourrait s'agir, par exemple, de subventions pour l'installation d'équipements d'efficacité énergétique.
- **Renforcer la sensibilisation aux pratiques d'économies d'énergie et aux technologies disponibles** : cela permettrait de favoriser l'adoption de comportements plus économes en énergie et de technologies à faibles émissions, en particulier celles les moins connues des consommateurs comme les pompes à chaleur ou les accumulateurs. Les mesures possibles pourraient inclure des rappels concernant la consommation d'énergie, des conseils pratiques sur la façon d'économiser davantage d'énergie et des campagnes de sensibilisation générale.

1.4.2. Transport

Accroître la disponibilité des options de transport public est une composante importante des mesures visant la décarbonation du secteur des transports (voir le chapitre 3). Dans 7 pays sur 9, les répondants citent la proximité des systèmes de transport public comme une des principales raisons pour lesquelles ils n'utilisent pas la voiture. Globalement, 54 % des répondants indiquent que de meilleurs services de transport public, notamment moins chers, avec des services plus fréquents et avec un réseau plus développé, les encourageraient à réduire leur utilisation de la voiture. En moyenne, 75 % des ménages déclarent qu'au moins un membre du ménage utilise une voiture de manière régulière (de 60 % en Suède à 87 % aux États-Unis).⁴ L'utilisation de la voiture par les ménages varie également entre les zones rurales (utilisée régulièrement par 80 % des ménages) et les zones urbaines (67 % des ménages).

Les répondants indiquent le manque d'infrastructures de charge comme un obstacle à une plus grande adoption de la voiture électrique. Globalement, 33 % des répondants déclarent qu'il n'y a pas de station de charge pour voiture électrique à moins de trois kilomètres de chez eux (de 22 % aux Pays-Bas à 43 % en France). La majorité des utilisateurs de voiture électrique de l'échantillon indiquent recharger leur voiture à l'emplacement où elle est normalement garée.

Conformément au manque de soutien général vis-à-vis des mesures fiscales, la majorité des répondants sont fortement opposés aux mesures dissuasives telles que les redevances au kilomètre (57 %) et l'augmentation des frais de stationnement (61 %). Les investissements dans les systèmes de transport public reçoivent cependant une large approbation dans tous les pays (de 72 % aux États-Unis à 84 % en Israël). Les subventions aux véhicules à faibles émissions sont fortement soutenues par 24 % des répondants.

À partir de ces observations, plusieurs lignes d'action pour encourager des choix de mobilité plus durables peuvent être envisagées :

- **Améliorer les systèmes de transport public** : cela pourrait inciter les ménages à moins utiliser la voiture, notamment par des investissements visant à améliorer la fréquence, l'accessibilité et le coût des systèmes de transport public.
- **Accroître la disponibilité des infrastructures de charge** : en complément d'autres mesures, cela permettrait de favoriser l'adoption des voitures électriques, en particulier dans les zones où peu d'alternatives à la voiture existent.

- **Accompagner les taxes et autres redevances relatives à l'utilisation de la voiture d'investissements dans les transports publics et dans l'amélioration des infrastructures pour la marche et le vélo** : cela pourrait rendre ces politiques plus acceptables compte tenu du large soutien dont bénéficie l'amélioration des transports publics.

1.4.3. Pratiques de gestion des déchets

Les actions des ménages pour réduire la production de déchets (comme la réutilisation et la réparation) sont une composante majeure de la gestion des déchets (Chapitre 4). Plus de la moitié des ménages déclarent agir pour la réduction et la réutilisation : 83 % déclarent utiliser toujours ou souvent des sacs de courses réutilisables, 53 % déclarent utiliser fréquemment des récipients réutilisables, 55 % déclarent réparer des produits endommagés et 51 % déclarent acheter des produits qui sont moins néfastes pour l'environnement. Cependant, beaucoup moins déclarent souvent acheter des articles d'occasion (37 %), louer ou emprunter des articles (22 %) et fabriquer des biens eux-mêmes (20 %), ce qui indique qu'il est possible d'en faire davantage pour populariser ces pratiques. Les réponses à l'enquête suggèrent, par exemple, que les préoccupations pour l'environnement peuvent conduire à accroître la demande d'articles moins préjudiciables pour l'environnement.

Le taux de recyclage toutes matières confondues déclaré par les ménages va de 34 % en Israël à 71 % en Suisse. Des taux moins élevés sont généralement déclarés pour le compostage des déchets alimentaires (de 27 % en Israël à 58 % en Suède) et le recyclage des piles (de 27 % en Israël à 71 % en Suisse). Les services de collecte des déchets recyclables et les régimes de tarification pour l'élimination des déchets mixtes sont associés à une diminution des déchets mixtes et à plus de recyclage. Les ménages qui ont accès à des points de dépôt pour le recyclage produisent en moyenne 26 % de déchets mixtes en moins par habitant que ceux qui n'ont accès à aucun service de recyclage. Cette réduction des déchets atteint 42 % pour les ménages bénéficiant d'une collecte en porte-à-porte ou en bordure de trottoir.

Le fait que l'élimination des déchets mixtes soit payante est associé à davantage de tri des déchets alimentaires pour le compostage dans six pays sur neuf. Globalement, les ménages dont l'élimination des déchets mixtes est facturée à l'unité déclarent composter 55 % de leurs déchets alimentaires, contre 35 % pour les autres. Une importante proportion des répondants dans de nombreux pays indiquent que les services d'élimination ne sont pas payants (jusqu'à 41 % en Israël par exemple). Toutefois, la connaissance qu'ont les ménages de la façon dont ces services leur sont facturés est probablement imparfaite. En outre, les ménages déclarent que des incitations financières plus importantes (43 %), la possibilité de bénéficier d'un ramassage des déchets à domicile (37 %) et des services de dépôt ou de collecte de déchets recyclables plus accessibles (39 %) les encourageraient à davantage recycler et composter. Le consensus général sur l'impact des incitations financières sur les pratiques de gestion des déchets des ménages met en lumière le potentiel des systèmes de consigne en matière de réduction des déchets mixtes.⁵

L'information peut également contribuer à réduire la production de déchets et à accroître le recyclage. Jusqu'à 16 % des ménages en Israël jettent leurs déchets électriques et électroniques avec les déchets mixtes, ce qui peut être dû à un manque d'information sur comment et où les recycler. Pour ce qui est des déchets alimentaires, les principales raisons invoquées par les ménages qui jettent des aliments avariés sont l'oubli (36 %) ou l'achat ou la préparation en trop grande quantité (22 %). Préciser et normaliser les indications de date, fournir des informations sur ce qui peut être congelé et pendant combien de temps, et proposer des guides pour planifier l'achat et le portionnement des aliments sont cités par les répondants comme des outils pratiques qui pourraient permettre de réduire leurs déchets. De nombreux ménages qui compostent le moins indiquent qu'ils ne compostent pas davantage par manque d'espace (27 %) et en raison du caractère déplaisant (17 %) du compostage. Les mesures visant à équiper les ménages pour le compostage et la collecte des déchets alimentaires pourraient répondre à certains de ces problèmes et accroître la part des déchets compostés.

Les implications pour l'action publique de ces résultats pointent vers plusieurs mesures que les décideurs peuvent prendre pour réduire la production de déchets et encourager davantage le compostage et le recyclage :

- **Fournir de meilleurs services de recyclage est primordial pour réduire les déchets** : cela pourrait diminuer la production de déchets mixtes et favoriser le tri. La collecte des matériaux recyclables au domicile des ménages semble être la solution la plus efficace à cet égard.
- **Développer la tarification de l'élimination des déchets mixtes, et renforcer la sensibilisation à cette tarification** : cela peut aussi déboucher sur une augmentation du taux de recyclage et une réduction des déchets produits. Les redevances par unité (à savoir sur la base du poids ou du volume) en sont un exemple.
- **Assurer une meilleure information sur ce qui doit être recyclé et composté, et comment** : pour éliminer certains obstacles à la pratique plus intensive du recyclage et du compostage. On peut citer par exemple des informations sur les endroits où recycler les piles, et des conseils pour éviter les déchets alimentaires.

1.4.4. Consommation alimentaire

Dans les neuf pays concernés, le prix, la fraîcheur, le goût et la valeur nutritionnelle figurent parmi les grandes priorités des consommateurs lorsqu'ils achètent des produits alimentaires (Chapitre 5). La quantité de pesticides utilisée et l'empreinte carbone du produit sont des considérations moins importantes, même parmi les répondants soucieux de l'environnement. Cela laisse entendre que les mesures visant à orienter les choix alimentaires vers des produits plus durables doivent tenir compte de ces priorités (le prix et le goût par exemple). Pour les produits alimentaires durables (e.g. produits d'origine végétale) qui sont moins chers que les produits moins durables, on peut imaginer des campagnes soulignant leur caractère plus abordable et leurs bénéfices pour la santé.

Globalement, 24% des ménages consomme de la viande rouge plusieurs fois par semaine, ce taux variant de 18 % aux Pays-Bas à 34 % aux États-Unis. La fréquence à laquelle les répondants consomment de la viande varie plus en fonction du revenu que des préoccupations environnementales. La consommation de viande blanche est généralement plus fréquente et varie légèrement plus d'un pays à l'autre, tandis que les produits de la mer sont consommés moins fréquemment et avec une variabilité encore plus importante. Les produits laitiers sont les produits d'origine animale les plus consommés, avec en moyenne 69 % des ménages en consommant plusieurs fois par semaine,⁶ de 60 % en Belgique à 76 % en Suède. Compte tenu des fortes répercussions qu'a la production de viande rouge et de produits laitiers sur l'environnement, il semble possible, en encourageant des choix de consommation plus durables, d'obtenir des bénéfices de grande ampleur pour l'environnement.

Entre 20 % et 41 % des répondants (en France et en Israël, respectivement) indiquent qu'ils seraient disposés à remplacer la viande par un substitut produit en laboratoire. Ceux qui s'y refusent citent des réserves concernant d'éventuels effets sur la santé, le goût et les valeurs nutritionnelles supposés inférieurs, le coût élevé et l'incompatibilité avec leur culture ou leurs valeurs. Les exigences en matière de production et les labels environnementaux sur les alternatives à la viande seront des mesures importantes pour accroître la confiance des consommateurs dans des produits alimentaires novateurs plus durables comme la viande cultivée en laboratoire.

La consommation régulière déclarée d'aliments biologiques va de 11 % à 31 % selon les pays. Dans tous les pays, les préoccupations environnementales semblent être fortement associées à la probabilité d'acheter des aliments bio, ainsi que de consommer des produits de saison et locaux.

L'enquête demandait aux répondants s'ils seraient favorables à diverses mesures liées à l'alimentation, comme des programmes éducatifs, des réglementations sur l'utilisation des pesticides et des incitations visant à encourager des pratiques agricoles durables. À l'exception d'une taxe sur la viande ou les produits de la mer, les mesures d'ordre alimentaire mentionnées dans l'enquête suscitent une forte adhésion, avec des niveaux d'approbation allant de 71 % à 78 % selon les cas. Ces niveaux élevés devraient permettre aux responsables publics de prendre des mesures pour encourager l'adoption de régimes alimentaires plus durables, par exemple en :

- **améliorant l'abordabilité, la disponibilité, la valeur nutritionnelle et le goût des aliments durables** : il s'agit de manière globale de priorités importantes pour les consommateurs lors de leurs achats ; accentuer ces caractéristiques permettrait de les rendre plus attrayants pour les consommateurs.
- **fournissant davantage d'informations sur les avantages des substituts durables à la viande et aux produits laitiers** : cela permettrait de lutter contre les éventuelles idées reçues concernant leur coût ou leur qualité. Il pourrait s'agir de campagnes de labellisation et de programmes de certification qui augmenteraient les connaissances des consommateurs quant aux impacts environnementaux des produits alimentaires, ou bien d'informations sur le coût inférieur des protéines d'origine végétale ou sur les caractéristiques de la viande synthétique.
- **Les hauts niveaux de soutien à de nombreuses politiques alimentaires suggèrent que les ménages seraient plutôt réceptifs aux politiques visant à changer les habitudes alimentaires.** Le soutien le plus important concerne l'éducation des élèves sur les régimes alimentaires durables, les incitations aux agriculteurs à réduire les impacts environnementaux de certaines pratiques agricoles néfastes, ainsi qu'une régulation plus stricte de l'usage de pesticides, de l'élevage intensif et de l'aquaculture intensive.

Références

- AIE (2022), *Plan en 10 points pour réduire la consommation de pétrole – AIE*, [4]
https://iea.blob.core.windows.net/assets/5cea3960-fce2-42ce-8cfb-a92eb6ddd9/A10-PointPlantoCutOilUse_French.pdf (consulté le 21 avril 2022).
- Bateman, I. et al. (2002), « Economic valuation with stated preference techniques: a manual. », [18]
Economic valuation with stated preference techniques: a manual.
- Blake, J. (2007), « Overcoming the 'value-action gap' in environmental policy: Tensions between national policy and local experience », *https://doi.org/10.1080/13549839908725599*, vol. 4/3, [11]
 pp. 257-278, <https://doi.org/10.1080/13549839908725599>.
- Blankenberg, A. et H. Alhusen (2019), « On the Determinants of Pro-Environmental Behavior: A Literature Review and Guide for the Empirical Economist », *SSRN Electronic Journal*, [14]
<https://doi.org/10.2139/SSRN.3473702>.
- Bogliacino, F., F. Montealegre et F. Folkvord (2020), « Negative shocks predict change in cognitive function and preferences: Assessing the negative affect and stress hypothesis in the context of the COVID-19 pandemic », <https://osf.io/preprints/socarxiv/qhkf9/> (consulté le 19 novembre 2020). [31]

- Brown, Z. et N. Johnstone (2014), « Better the devil you throw: Experience and support for pay-as-you-throw waste charges », *Environmental Science & Policy*, vol. 38, pp. 132-142, <https://doi.org/10.1016/J.ENVSCI.2013.11.007>. [35]
- Cassar, A., A. Healy et C. von Kessler (2017), « Trust, Risk, and Time Preferences After a Natural Disaster: Experimental Evidence from Thailand », *World Development*, vol. 94, pp. 90-105, <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2016.12.042>. [32]
- Creutzig, F. et al. (2021), « Demand-side solutions to climate change mitigation consistent with high levels of well-being », *Nature Climate Change*, vol. 12/1, pp. 36-46, <https://doi.org/10.1038/s41558-021-01219-y>. [8]
- Dangelico, R., V. Schiaroli et L. Fraccascia (2022), « Is Covid-19 changing sustainable consumer behavior? A survey of Italian consumers », *Sustainable Development*, <https://doi.org/10.1002/SD.2322>. [33]
- de Palma, A., S. Vosough et F. Liao (2022), « An overview of effects of COVID-19 on mobility and lifestyle: 18 months since the outbreak », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 159, pp. 372-397, <https://doi.org/10.1016/J.TRA.2022.03.024>. [29]
- Dechezleprêtre, A. et al. (2022), « Fighting climate change: International attitudes toward climate policies », *Documents de travail du Département des affaires économiques de l'OCDE*, n° 1714, <http://www.oecd.org/eco/workingpapers> (consulté le 14 septembre 2022). [25]
- Douenne, T. et A. Fabre (2020), « French attitudes on climate change, carbon taxation and other climate policies », *Ecological Economics*, vol. 169, p. 106496, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2019.106496>. [28]
- Dubois, G. et al. (2019), « It starts at home? Climate policies targeting household consumption and behavioral decisions are key to low-carbon futures », *Energy Research & Social Science*, vol. 52, pp. 144-158, <https://doi.org/10.1016/j.erss.2019.02.001>. [9]
- E. S. Brondizio et al. (dir. pub.) (2019), *Global assessment report on biodiversity and ecosystem services of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services*, Secrétariat de l'IPBES, Bonn, Allemagne, <https://doi.org/10.5281/ZENODO.6417333>. [3]
- GIEC (2023), *Synthesis Report of the IPCC Sixth Assessment report (AR6)*, https://report.ipcc.ch/ar6syr/pdf/IPCC_AR6_SYR_LongerReport.pdf (consulté le 27 mars 2023). [20]
- GIEC (2022), *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, <https://doi.org/10.1017/9781009157926>. [1]
- Hanaoka, C. et al. (2011), « Do Risk Preferences Change? Evidence from the Great East Japan Earthquake † », *American Economic Journal: Applied Economics*, vol. 10/2, pp. 298-330, <https://doi.org/10.1257/app.20170048>. [30]
- Homonoff, T. (2018), « Can Small Incentives Have Large Effects? The Impact of Taxes versus Bonuses on Disposable Bag Use », *American Economic Journal: Economic Policy*, vol. 10/4, pp. 177-210, <https://doi.org/10.1257/POL.20150261>. [7]

- IRENA (2022), *Renewable Power Generation Costs in 2021*, Agence internationale pour les énergies renouvelables, https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2022/Jul/IRENA_Power_Generation_Costs_2021.pdf?rev=34c22a4b244d434da0accde7de7c73d8 (consulté le 6 mars 2023). [22]
- Kaufman, S. et al. (2021), « Behaviour in sustainability transitions: A mixed methods literature review », *Environmental Innovation and Societal Transitions*, vol. 40, pp. 586-608, <https://doi.org/10.1016/J.EIST.2021.10.010>. [13]
- Lauren, N. et al. (2016), « You did, so you can and you will: Self-efficacy as a mediator of spillover from easy to more difficult pro-environmental behaviour », *Journal of Environmental Psychology*, vol. 48, pp. 191-199, <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2016.10.004>. [34]
- Mourato, S. et G. Shreedhar (2021), « Conducting economic valuation surveys during extreme events », *Documents de travail de l'OCDE sur l'environnement*, n° 187, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/85477cd9-en>. [17]
- OCDE (2023), *Perspectives mondiales des plastiques : Déterminants économiques, répercussions environnementales et possibilités d'action*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/5c7bba57-fr>. [21]
- OCDE (2022), *Perspectives économiques de l'OCDE, Volume 2022 Numéro 1*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/ede49c4e-fr>. [24]
- OCDE (2021), *Perspectives économiques de l'OCDE, Volume 2021 Numéro 2*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/09bf9e01-fr>. [23]
- OCDE (2020), *Accélérer l'action pour le climat : Remettre le bien-être des personnes au centre des politiques publiques*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/deb94cd3-fr>. [5]
- OCDE (2018), *Cost-Benefit Analysis and the Environment Further Developments and Policy Use: PART I Discrete choice experiments*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264085169-en> (consulté le 17 février 2020). [19]
- OCDE (2015), *Deposit-Refund Systems: Design and Implementation*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264244542-7-en> (consulté le 3 octobre 2022). [36]
- OCDE (2014), *Vers des comportements plus environnementaux : Vue d'ensemble de l'enquête 2011 - édition révisée*, Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264195493-fr>. [16]
- OCDE (2011), *Politique de l'environnement et comportement des ménages*, Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264096776-fr>. [15]
- Poore, J. et T. Nemecek (2018), *Reducing food's environmental impacts through producers and consumers*, <https://www.science.org>. [6]
- Poortinga, W. et al. (2019), « Climate change perceptions and their individual-level determinants: A cross-European analysis », *Global Environmental Change*, vol. 55, pp. 25-35, <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2019.01.007>. [26]

- Sorrell, S. (2015), « Reducing energy demand: A review of issues, challenges and approaches », *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 47, pp. 74-82, <https://doi.org/10.1016/J.RSER.2015.03.002>. [12]
- van Valkengoed, A., W. Abrahamse et L. Steg (2022), « To select effective interventions for pro-environmental behaviour change, we need to consider determinants of behaviour », *Nature Human Behaviour* 2022 6:11, vol. 6/11, pp. 1482-1492, <https://doi.org/10.1038/s41562-022-01473-w>. [10]
- Warren, P. (2018), « Demand-side policy: Global evidence base and implementation patterns », *Energy & Environment*, vol. 29/5, pp. 706-731, <https://www.jstor.org/stable/90023919> (consulté le 18 mai 2022). [2]
- Whitmarsh, L. et S. Capstick (2018), « Perceptions of climate change », dans *Psychology and Climate Change*, Elsevier, <https://doi.org/10.1016/b978-0-12-813130-5.00002-3>. [27]

Notes

¹ Un examen plus approfondi des avantages et des désavantages des approches empiriques fondées sur les préférences déclarées est présenté à l'Annexe A.

² La variation des échantillons ainsi que de la formulation de certaines questions empêchent une comparaison directe des résultats entre les différentes éditions.

³ L'enquête fournit des informations sur un ensemble de facteurs qui peuvent aider à expliquer les différences de soutien selon les mesures et les pays, comme le genre, le niveau de revenu, les caractéristiques de l'habitation, la situation au regard de l'emploi, l'âge, la taille du ménage et le niveau d'instruction. Il ne relève cependant pas de ce rapport d'effectuer une analyse plus approfondie qui isolerait l'incidence des facteurs individuels sur l'adhésion aux mesures prises.

⁴ Certaines questions portent sur les comportements au niveau du ménage. Dans ce cas, les chiffres par habitant peuvent être estimés par normalisation en fonction de la taille moyenne des ménages.

⁵ L'Enquête EPIC ne renseigne pas sur la couverture ou l'efficacité des systèmes de consigne, mais d'autres études laissent penser qu'ils peuvent être efficaces à condition d'être bien conçus (OCDE, 2015^[36]).

⁶ La fréquence est une mesure de l'intensité de la consommation. Les autres mesures sont notamment la part des dépenses alimentaires totales et l'apport calorique.

2 Comportement des ménages et consommation résidentielle d'énergie

À l'échelle mondiale, les ménages représentent près d'un quart de l'utilisation totale de l'énergie et en 2019, dans les pays membres de l'OCDE, la consommation d'énergie des ménages était responsable de 14 % de toutes les émissions de dioxyde de carbone dans la zone OCDE. Ce chapitre analyse les réponses au questionnaire de la troisième édition de l'Enquête de l'OCDE sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (EPIC) au sujet de la consommation résidentielle d'énergie des ménages dans neuf pays de l'OCDE. Il examine les principales sources d'énergie utilisées par les ménages, leur adoption de technologies reposant sur les énergies renouvelables ou peu émettrices, et les freins à l'expansion de ces choix. Il traite également de la mesure dans laquelle les ménages agissent pour conserver l'énergie et de leurs points de vue sur les mesures des pouvoirs publics qui les encourageraient à réduire leur propre consommation. Enfin, il indique le degré d'appui accordé par les personnes interrogées aux politiques publiques liées à l'énergie, notamment en ce qui concerne les normes d'efficacité énergétique, les subventions à la rénovation des logements, l'achat d'appareils électroménagers économes en énergie, les investissements dans des systèmes d'énergie renouvelable et les taxes sur l'énergie.

Principaux résultats

- **Il semble y avoir une importante demande non satisfaite en matière de solutions énergétiques peu émettrices, ce qui suggère qu'il est possible d'accroître leur disponibilité et leur notoriété.** Par exemple, 39 % des répondants ont déclaré que leur fournisseur d'électricité ne leur avait pas offert la possibilité d'utiliser de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables, mais qu'ils seraient intéressés par cette option si elle était disponible. L'adoption de solutions de chauffage et de refroidissement à faibles émissions (c'est-à-dire les panneaux solaires, les pompes à chaleur ou l'électricité produite à partir de sources renouvelables) semble également différer selon le statut de propriétaire ou de locataire et le type de logement, ce qui dénote l'existence de certains obstacles à leur mise en place. Par exemple, 17 % des personnes qui habitent dans des maisons optent pour des systèmes de chauffage et de refroidissement peu émetteurs, contre 11 % des personnes qui vivent dans des immeubles d'habitation. Des mesures ciblant l'offre, telles que l'obligation d'incorporer de l'électricité produite à partir de sources renouvelables, pourraient accroître la disponibilité des solutions à faibles émissions, tandis que les mesures ciblant la demande, comme la fourniture d'informations et d'aides publiques pour l'installation de ces équipements, pourraient accroître l'adoption de ces solutions.
- **La réduction des coûts d'installation et une sensibilisation accrue aux technologies énergétiques peu émettrices pourraient en favoriser l'adoption.** La disponibilité des technologies énergétiques à faibles émissions pourrait être plus grande et leur adoption pourrait être plus répandue. Dans l'ensemble, 43 % des ménages déclarent avoir installé des technologies à faibles émissions dans leur foyer. Les taux d'installation sont les plus élevés pour les ampoules basse consommation (87 %), les appareils ménagers économes en énergie (76 %) et les fenêtres écoénergétiques (50 %). Parmi les répondants pour lesquels l'installation est possible, moins d'un tiers ont dit avoir installé des panneaux solaires (29 %), des pompes à chaleur (30 %) ou des accumulateurs pour le stockage d'énergie (27 %). L'accessibilité financière et le manque de sensibilisation semblent constituer d'importants obstacles à l'installation de ces technologies, comme l'ont affirmé environ un cinquième des répondants pour lesquels l'installation est possible. Cela met en lumière un rôle potentiel de soutien des pouvoirs publics à l'installation des technologies à faibles émissions et à une plus grande sensibilisation du public à ces solutions. Il semble également que les consommateurs puissent faire un meilleur usage des technologies disponibles. Par exemple, 52 % des répondants équipés de compteurs intelligents déclarent ne pas utiliser les informations fournies pour les aider à optimiser leur consommation d'énergie.
- **Les mesures qui visent à encourager la conservation de l'énergie pourraient comprendre de meilleures informations sur les moyens d'économiser l'énergie, ainsi que des rappels invitant à les mettre en application.** Globalement, 28 % des ménages ont indiqué qu'ils n'agissaient pas fréquemment pour économiser l'énergie, en particulier lorsque les actions impliquaient des coûts plus élevés, de plus grands efforts ou une perte de confort. Par exemple, si 92 % des personnes interrogées éteignent souvent ou toujours les lumières en quittant une pièce, seules 68 % disent s'efforcer souvent ou toujours d'utiliser le moins possible le chauffage ou la climatisation. Parmi toutes les raisons invoquées pour ne pas adopter davantage ces comportements, 54 % ont trait à l'oubli, au manque de sensibilisation et à la difficulté à changer son comportement.
- **Plus de 70 % des répondants approuvent les subventions accordées aux particuliers pour l'amélioration de l'efficacité énergétique, les investissements dans les systèmes d'énergie renouvelable et la mise en œuvre de normes d'efficacité énergétique.** La

taxation de la consommation d'énergie reçoit un taux d'approbation moindre, soit 38 % en moyenne (de 30 % en France à 49 % en Suisse). Ceux qui expriment le plus d'opposition aux mesures d'ordre fiscal indiquent également qu'ils sont moins soucieux de l'environnement et peu confiants dans leur gouvernement national. Ces résultats montrent l'importance des efforts déployés pour répondre aux préoccupations du public concernant la conception des instruments (par exemple en atténuant les problèmes de répartition), et pour clarifier l'objectif des mesures fiscales et l'utilisation des recettes produites.

2.1. Introduction

La quantité et le type d'énergie consommée par le secteur résidentiel ont des conséquences environnementales et économiques considérables. En 2019, les ménages du monde entier ont consommé 88 millions de térajoules (TJ) à des fins résidentielles, ce qui représente près du quart de la consommation énergétique finale totale à l'échelle mondiale (AIE, 2022^[1]). La proportion se situait entre 19 et 21 % dans les pays de l'OCDE et elle est demeurée relativement stable au fil du temps (AIE, 2022^[1]). S'agissant de l'empreinte carbone, la consommation mondiale d'énergie par les ménages en 2019 a été à l'origine de 11 % des émissions de CO₂ à l'échelle planétaire et de 14 % des émissions des pays membres de l'OCDE (AIE, 2022^[1]). La contribution relative des ménages à la consommation totale d'énergie est plus importante que leur contribution aux émissions totales de CO₂, car l'électricité représente une plus grande part du mix énergétique dans le secteur résidentiel que dans les autres secteurs. L'énergie que les ménages utilisent pour le chauffage des locaux, le chauffage de l'eau et la cuisson peut être fournie par des sources d'énergie primaire telles que les produits pétroliers, le gaz naturel et la biomasse traditionnelle, de même que par l'électricité. Si l'utilisation de toutes les sources d'énergie engendre des émissions de gaz à effet de serre (GES) et une pollution atmosphérique locale, l'électricité tend à avoir une empreinte carbone moindre que les sources d'énergie primaire, car elle peut être produite à partir de sources renouvelables comme l'énergie solaire ou éolienne.

La proportion d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables s'accroît. En 2015, 23 % de l'électricité mondiale était produite à partir de sources renouvelables. Cette proportion était passée à 28 % en 2021 et devrait atteindre 38 % en 2027 (AIE, 2022^[2]). Cependant, la production d'électricité d'origine renouvelable peut avoir des répercussions d'ordre plus général sur l'environnement, notamment quant au mode d'occupation des sols sur le plan local, et par suite de la fabrication, de l'utilisation et de l'élimination d'équipements connexes, dont les accumulateurs. La combinaison des sources d'énergie utilisées dans chaque pays dépend de la disponibilité des différents types de sources, de l'importance et de la répartition de la demande d'énergie au niveau national, ainsi que des conditions historiques, économiques, environnementales et géopolitiques.

La quantité d'énergie consommée par les ménages est fortement corrélée avec la croissance de la population et des revenus. Entre 1990 et 2019, l'utilisation d'énergie et d'électricité par les ménages s'est accrue à un rythme annuel de 1.15 % et 3.1 %, respectivement (AIE, 2021^[3]). Les données indiquent que la consommation d'énergie globale se découple de la croissance économique dans de nombreux pays (OCDE, 2021^[4]; Guo, Li et Wei, 2021^[5]). Toutefois, les taux de croissance mentionnés ci-dessus suggèrent que bien que la consommation d'énergie par habitant dans le secteur résidentiel soit restée presque stable, la consommation d'électricité par habitant a continué d'augmenter. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime qu'entre 2000 et 2019, la demande d'électricité par habitant s'est accrue à un taux annuel de 1.6 % (AIE, 2021^[3]).¹ Dans les pays de l'OCDE, où l'accès des ménages au réseau électrique classique est élevé, cette croissance a été stimulée par la substitution de l'électricité au pétrole pour le chauffage, l'ajout de nouveaux appareils électriques et l'utilisation accrue des appareils existants. À l'échelle mondiale, la hausse de la demande d'électricité est également due à l'augmentation du nombre

de ménages qui ont accès au réseau électrique. De manière générale, l'augmentation continue de la consommation d'électricité par habitant indique que les améliorations de l'efficacité énergétique semblent être compensées par une croissance de l'utilisation de l'électricité.

Un effet conjugué des avancées technologiques, des mesures publiques de soutien et de l'évolution des comportements est donc nécessaire pour réduire l'impact environnemental de la consommation d'énergie dans le secteur résidentiel. Cela impliquera une transition des sources d'énergie primaire polluantes vers l'électricité pour répondre aux besoins énergétiques des ménages. Dans le même temps, la production d'électricité devra elle aussi s'appuyer davantage sur les énergies renouvelables, ce qui dépendra à la fois d'une augmentation des capacités et d'une plus forte demande de la part des ménages. Les efforts déployés par les ménages pour réduire leur consommation d'énergie et recourir à des technologies énergétiques peu émettrices (par exemple, les électroménagers économes en énergie et le stockage d'électricité dans des batteries d'accumulateurs) contribueront également à lisser la demande d'électricité au fil du temps, ce qui facilitera encore l'exploitation des sources d'énergie renouvelables. La transition vers une énergie verte sera en outre favorisée par la mise en place de mini-réseaux et de micro-réseaux locaux, ainsi que par des solutions hors réseau destinées à accroître la fiabilité de l'offre d'électricité bas carbone.

Les données indiquent que les mesures axées sur la demande peuvent réduire efficacement les émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables à la consommation d'énergie par le secteur résidentiel. Il a été constaté que les mesures réduisant la consommation d'énergie dans les bâtiments résidentiels, comme une isolation thermique efficace, le recours aux énergies renouvelables et l'utilisation d'appareils ménagers économes en énergie, présentent le potentiel le plus élevé (30 % à 70 %) de diminution des émissions de GES du secteur des bâtiments (Creutzig et al., 2022^[6]). Pour leur part, les pratiques comportementales et sociales pourraient contribuer à une réduction de 15 % des émissions d'ici 2050. L'évolution des infrastructures, comme un aménagement urbain plus compact, la réduction de la surface au sol et les projets architecturaux bas carbone, pourrait diminuer les émissions dans une proportion estimée à 20 % (GIEC, 2022^[7]). Le potentiel de l'amélioration de l'efficacité énergétique et du renforcement des pratiques d'économie d'énergie pour réduire les émissions de GES à faible coût n'est pas une donnée nouvelle (ACEEE, 2013^[8]). Et malgré les nombreux progrès, l'accélération de l'évolution des comportements reste un défi et une priorité essentielle pour l'action à mener d'urgence contre le changement climatique et pour la protection de l'environnement de manière générale.

Le présent chapitre dresse une synthèse des données collectées dans le cadre de la troisième édition de l'Enquête de l'OCDE sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (EPIC) au sujet des décisions des ménages liées à la consommation d'énergie.² Les précédentes éditions de l'enquête ont été réalisées en 2008 et 2011. En 2022, l'Enquête EPIC concerne :

- Les sources d'énergie des ménages, à savoir les sources classiques et renouvelables, et l'utilisation par les ménages de systèmes de chauffage et de refroidissement peu émetteurs.
- La disponibilité des technologies énergétiques à faibles émissions, leur adoption et les obstacles à leur adoption.
- Les mesures prises par les ménages pour conserver l'énergie.
- L'adhésion des ménages aux mesures publiques dans le secteur de l'énergie.

Pour chacun de ces domaines, le chapitre utilise des échantillons nationaux représentatifs pour analyser les différences dans les comportements et les attitudes des ménages en fonction de certaines variables telles que le niveau de revenu, le lieu et le type de résidence, le statut d'occupation du logement (propriétaire ou locataire) et le niveau de préoccupation pour l'environnement.

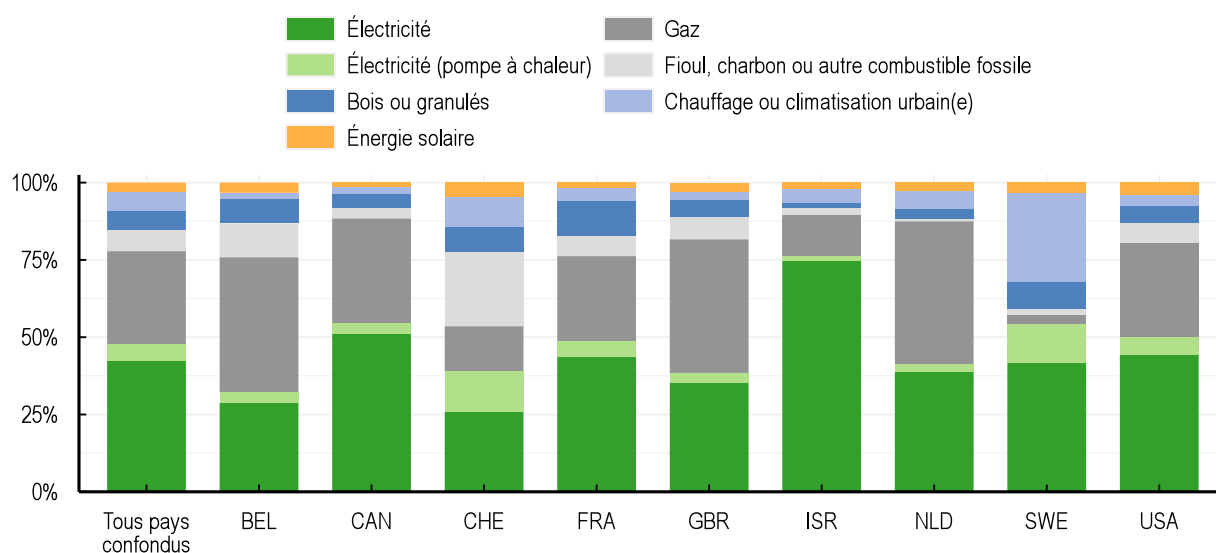
2.2. Sources d'énergie des ménages

2.2.1. Utilisation de l'électricité ou des combustibles fossiles comme principale source d'énergie

Les répondants ont indiqué qu'ils avaient recours à diverses sources d'énergie pour chauffer et refroidir leur foyer, mais la majorité d'entre eux utilisent l'électricité du réseau classique ou le gaz (Graphique 2.1). La plus grande proportion de ménages recourant à l'électricité pour chauffer et refroidir leur logement se trouve en Israël. La Suède et la Suisse se caractérisent par une proportion significativement plus élevée de ménages qui utilisent l'électricité pour des pompes à chaleur à des fins de chauffage et de refroidissement (11 % et 12 %, respectivement). Outre une légère augmentation de l'utilisation des pompes à chaleur et des réseaux de chauffage urbain depuis 2011, il ne semble y avoir eu aucune évolution notable de la répartition des modes d'alimentation des systèmes de chauffage et de refroidissement dans les pays ayant participé à l'enquête de 2011 (Canada, France, Israël, Pays-Bas, Suède, Suisse).³ Au total, 12 % des ménages interrogés disent utiliser un système de chauffage ou de refroidissement à faibles émissions, c'est-à-dire un système exclusivement approvisionné en électricité par des sources renouvelables, des pompes à chaleur ou l'énergie solaire.

Graphique 2.1. L'électricité conventionnelle et le gaz sont les principales sources de chauffage et de climatisation des espaces

Proportion relative de chaque réponse possible



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Parmi les sources d'énergie suivantes, lesquelles utilisez-vous pour chauffer/climatiser les pièces de votre logement ? Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent. » Les répondants pouvaient sélectionner plusieurs réponses sauf lorsqu'ils choisissaient "Je ne sais pas". La proportion des réponses "autre" et "je ne sais pas" est minimale et n'est pas affichée dans la figure.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

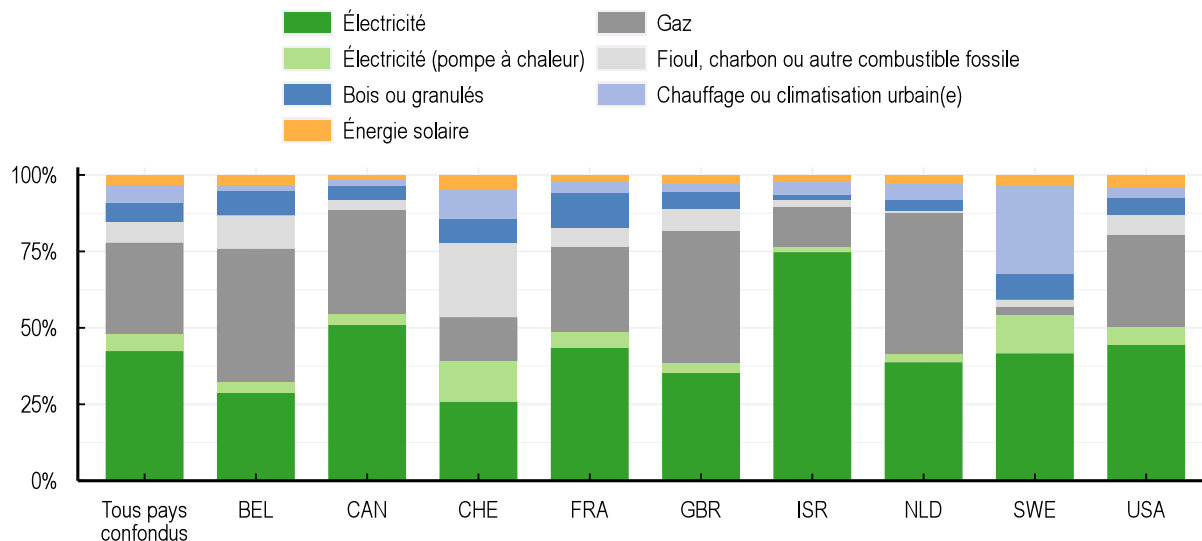
StatLink  <https://stat.link/erf9c2>

Pour chauffer l'eau, la plupart des personnes interrogées (69 %) signalent aussi qu'elles utilisent l'électricité provenant du réseau classique ou le gaz. Font exception Israël, la Suède et la Suisse. En Israël, les principales sources d'énergie employées pour chauffer l'eau sont l'électricité (51 %) et l'énergie solaire (30 %) ; en Suède, l'électricité (38 %) et les réseaux urbains de chauffage et de refroidissement (25 %) ; enfin, en Suisse, l'électricité (30 %), les pompes à chaleur (13 %) et le pétrole/charbon (15 %). Les variations sont moins fortes dans le cas des sources d'énergie servant à la cuisson. Dans la plupart des pays, les répondants disent utiliser soit l'électricité, soit le gaz. C'est en Suisse que se trouve la plus importante proportion de ménages qui déclarent utiliser l'électricité (90 %), tandis qu'Israël enregistre la plus forte proportion d'utilisation de gaz pour la cuisson (60 %).

La part du revenu d'un ménage qui est consacrée à l'électricité est révélatrice de la charge que représente le coût de l'énergie, en particulier pour les ménages qui chauffent ou climatisent à l'électricité. Dans l'échantillon, la charge des coûts de l'électricité se situe entre 2 % et 5 % du revenu des ménages, avec une médiane de 2.8 % sur l'ensemble des pays (Graphique 2.2). Les valeurs médianes les plus basses sont de 2 % pour la Suisse, Israël et les États-Unis, et les plus élevées sont de 5 % au Canada et au Royaume-Uni. La large fourchette que révèlent les données de l'enquête justifie un examen plus approfondi des facteurs qui régissent les dépenses d'électricité. Les données actuelles suggèrent que la charge des coûts d'électricité peut être impactée par des facteurs tels que le nombre de personnes qui vivent dans le logement, la taille de celui-ci, le climat, les politiques énergétiques, les prix de l'énergie et les comportements de consommation d'énergie (Durišić et al., 2020^[9]). Les variations de ces facteurs contribueront à expliquer les différences observées au niveau des pays.

Graphique 2.2. La charge médiane des coûts de l'électricité va de 2 % à 5 % selon les pays

Pourcentage du revenu mensuel net consacré à l'électricité



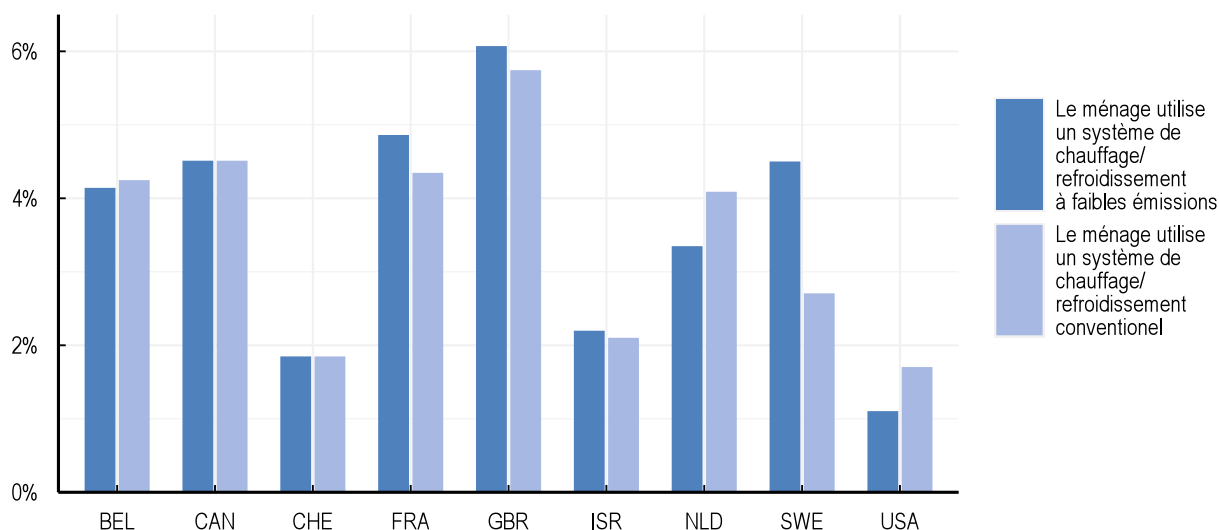
Note : La charge que représente la facture d'électricité pour chaque ménage est calculée comme étant la facture d'électricité mensuelle moyenne divisée par le revenu mensuel net moyen. Les lignes horizontales dans les boîtes représentent, de bas en haut, les 25e, 50e et 75e percentiles. Les lignes verticales (appelées "moustaches") représentent les valeurs minimales (en bas) et maximales (en haut) (calculées comme le premier quartile - 1.5 × l'écart interquartile et le troisième quartile + 1.5 × l'écart interquartile). Les points sont des potentielles valeurs extrêmes. Seize valeurs extrêmes avec des valeurs supérieures à 30 % ne sont pas affichées sur le graphique et ne sont pas prises en compte pour le calcul des valeurs médianes.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

À l'exception de la Suède, il semble qu'il y ait peu de différence dans la charge globale des coûts d'électricité entre les ménages qui utilisent les dispositifs de chauffage à faibles émissions (chauffage solaire des locaux, pompes à chaleur ou électricité d'origine renouvelable distribuée par le réseau) et ceux qui utilisent de l'énergie produite à partir des combustibles fossiles pour le chauffage (Graphique 2.3). Si de nombreux facteurs contribuent à déterminer la charge du coût de l'électricité, ce résultat pourrait indiquer que les freins financiers à l'adoption des solutions de chauffage peu émettrices sont essentiellement dus aux coûts élevés d'installation initiale plutôt qu'aux coûts continus liés à la consommation d'électricité par les ménages.⁴ Il convient également de tenir compte des différences possibles entre les ménages qui utilisent des systèmes conventionnels ou peu émetteurs (comme des différences de revenu) afin d'isoler l'impact que les options de chauffage et de refroidissement à faibles émissions peuvent avoir sur la charge des coûts énergétiques. Le fait que les coûts d'installation sont généralement recouverts au fil du temps peut également expliquer pourquoi le recours à ces solutions tend à être plus fréquemment déclaré par les propriétaires que par les locataires.

Graphique 2.3. Le coût de l'électricité lié aux chauffages à faibles émissions et conventionnel est similaire

Facture d'électricité des répondants, en pourcentage du revenu



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « À combien s'est élevé le coût mensuel moyen de la consommation électrique de votre résidence principale au cours de l'année écoulée ? » Des options de réponse spécifiques à chaque pays ont été fournies. La charge de la facture d'électricité de chaque répondant est calculée en prenant la moyenne de la facture d'électricité mensuelle divisée par le revenu mensuel moyen. Sur un échantillon total de 6454 observations, 16 valeurs extrêmes avec des charges de facture d'électricité dépassant 30 % sont exclues. Le chauffage/la climatisation à faibles émissions comprend le chauffage solaire, les pompes à chaleur ou l'électricité produite à partir de sources renouvelables.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

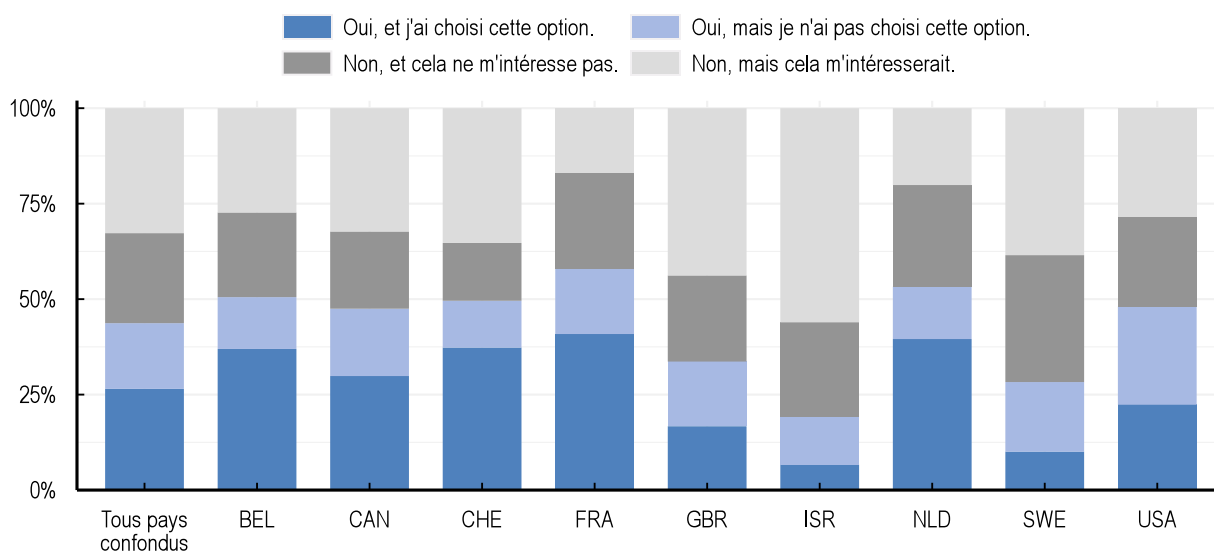
StatLink  <https://stat.link/uohz1a>

L'une des mesures susceptibles de réduire la charge des coûts d'électricité est la possibilité de payer un tarif inférieur pour l'électricité consommée pendant les heures creuses de la journée, c'est-à-dire l'application d'un tarif différencié. La disponibilité de cette option varie d'un pays à l'autre, allant de 29 % au Royaume-Uni à 52 % en France. Le recours à cette option varie également : seuls 7 % et 10 % des ménages disent s'en prévaloir en Israël et en Suède, respectivement, alors que pas moins de 41 % des

ménages la choisissent en France. Le recours aux tarifs d'électricité différenciés ne semble pas avoir changé significativement dans les pays qui avaient participé à l'enquête de 2011. Comme dans le cas des énergies renouvelables, il semble y avoir une importante demande non satisfaite de tels tarifs variables. Dans l'ensemble, 33 % des répondants indiquent qu'on ne leur a pas proposé de choisir des tarifs d'électricité différenciés, mais qu'ils seraient intéressés par cette option si elle était disponible (Graphique 2.4).

Graphique 2.4. Des tarifs d'électricité différenciés pourraient être adoptés par un plus grand nombre de foyers

Pourcentage des personnes interrogées auxquelles leur fournisseur d'électricité propose des tarifs différenciés



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Certains des services suivants vous ont-ils été proposés par votre fournisseur d'électricité ? » Les réponses possibles étaient « Oui, et j'ai choisi cette option », « Oui, mais je n'ai pas choisi cette option », « Non, et cela ne m'intéresse pas », « Non, mais cela m'intéresserait ».

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

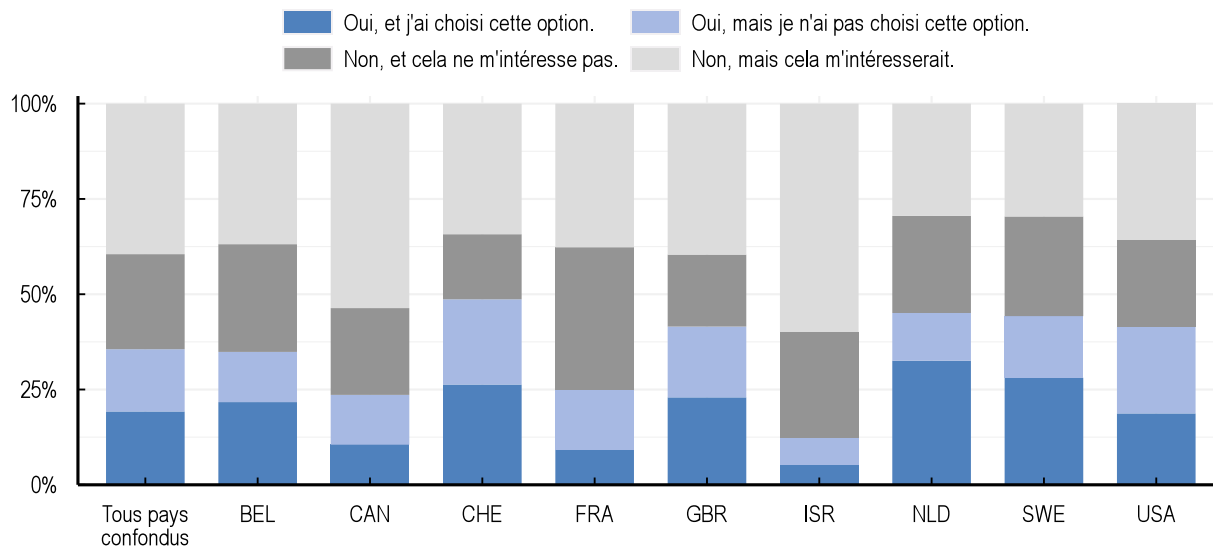
StatLink  <https://stat.link/ek5lrb>

2.2.2. Utilisation d'électricité d'origine renouvelable provenant du réseau public

En moyenne, 19 % des ménages rapportent qu'ils ont utilisé de l'électricité d'origine renouvelable fournie par le réseau public (de 5 % en Israël à 33 % aux Pays-Bas) (Graphique 2.5). Une comparaison des données des enquêtes de 2022 et de 2011 indique que l'électricité d'origine renouvelable est devenue plus largement accessible aux ménages au Canada, en France, en Suède et en Suisse (OCDE, 2013_[10]).⁵ Malgré cela, il semble qu'il subsiste une demande non satisfaite d'électricité provenant de sources renouvelables : 64 % des personnes interrogées déclarent qu'elles ne disposent pas de cette option et 39 % d'entre elles affirment que cette option les intéresserait si elle était disponible. Des réglementations axées sur l'offre, comme l'obligation d'incorporer dans le réseau une proportion d'électricité d'origine renouvelable, pourraient en accroître la disponibilité. Il est à noter que les résultats nationaux peuvent masquer des différences régionales en termes de développement des énergies renouvelables au sein des pays, en raison de la variété des mesures énergétiques mises en place à l'échelle infranationale (comme dans l'Ontario au Canada (CER, 2022_[11])). L'écart entre la disponibilité réelle et rapportée des options d'électricité d'origine renouvelable peut être le signe d'un manque de sensibilisation des consommateurs à leur égard. Pour y remédier, la fourniture d'informations relatives à la disponibilité de ces options pourrait également accroître leur adoption.


Graphique 2.5. Une grande proportion de foyers souhaiterait de l'électricité produite à partir de sources renouvelables

Pourcentage de répondants déclarant que leur fournisseur d'énergie leur a proposé de l'électricité produite à partir de sources renouvelables



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Certains des services suivants vous ont-ils été proposés par votre fournisseur d'électricité ? » Les réponses possibles étaient « oui, et j'ai choisi cette option », « oui, mais je n'ai pas choisi cette option », « non, et cela ne m'intéresse pas », « non, mais cela m'intéresserait ».

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/af9ewo>

2.3. Disponibilité et utilisation des technologies énergétiques à faibles émissions

Dans le contexte de l'enquête EPIC, les technologies énergétiques à faibles émissions comprennent les suivantes :

- Les technologies proposées aux ménages par leurs fournisseurs (compteurs intelligents, dispositifs qui optimisent automatiquement la consommation d'énergie)
- Les technologies peu émettrices, choisies par les ménages, qui réduisent les émissions en abaissant la consommation d'énergie (ampoules basse consommation, isolation, fenêtres à double ou triple vitrage) ou en accroissant la quantité d'énergie produite par des sources à faibles émissions (pompes à chaleur, panneaux solaires, batteries de stockage d'électricité).

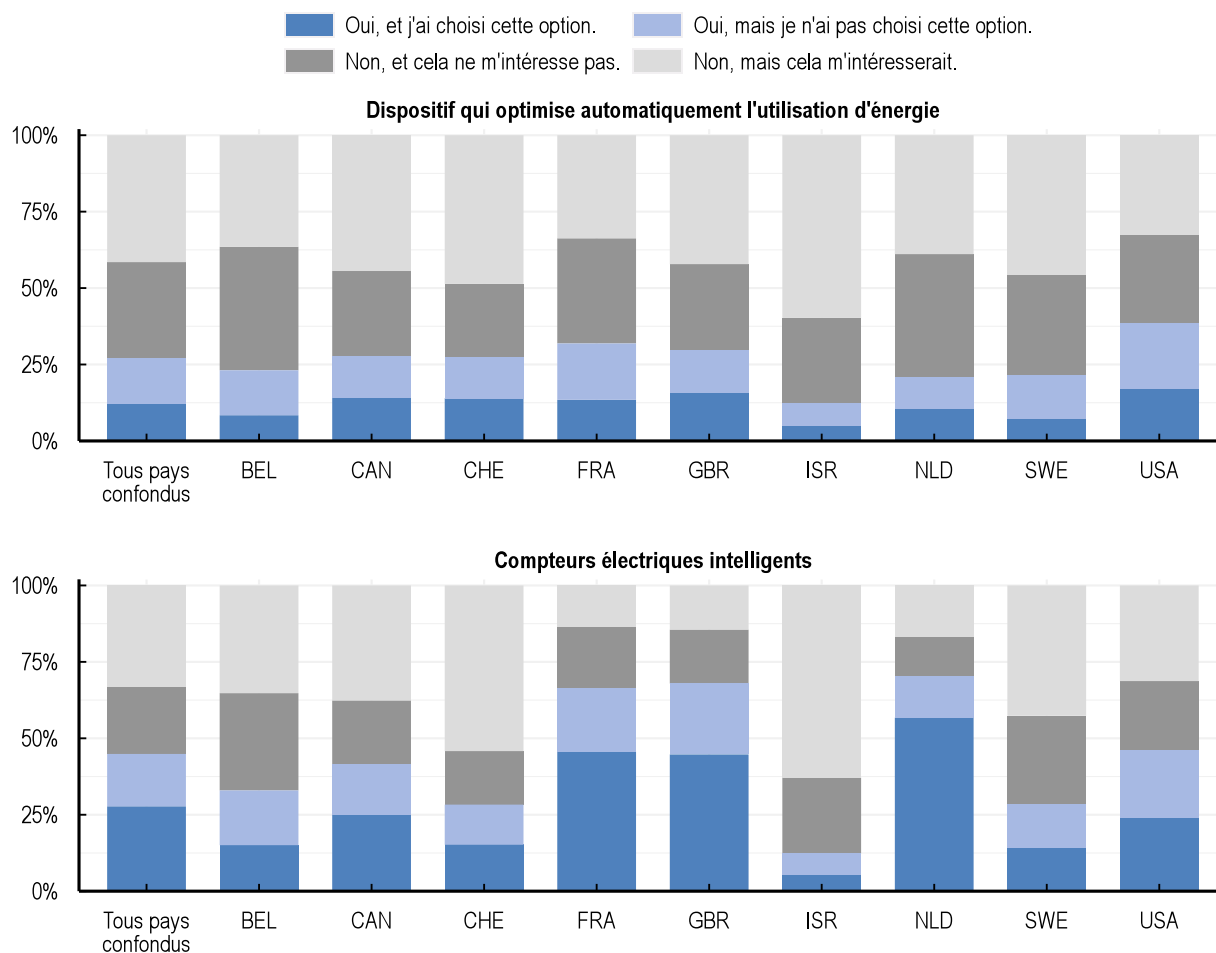
2.3.1. Disponibilité des solutions à faibles émissions offertes par les fournisseurs d'électricité

En plus de permettre aux ménages de surveiller leur consommation d'énergie, les compteurs intelligents permettent aux fournisseurs de proposer des tarifs d'électricité différenciés et d'exploiter la production décentralisée et le stockage d'énergie. Dans l'ensemble des pays participants, 27 % des répondants ont déclaré que leur fournisseur leur avait proposé des technologies à faibles émissions qui aident à optimiser la consommation d'énergie (par exemple, des dispositifs de contrôle de la consommation), mais seuls 12 % ont choisi de les installer (Graphique 2.6, partie supérieure). Globalement, 45 % des répondants indiquent qu'on leur a proposé un compteur intelligent, et 28 % déclarent en avoir installé un (Graphique 2.6, partie inférieure). C'est en Israël que les compteurs intelligents seraient le moins disponibles (seuls 12 % des répondants déclarent que leur fournisseur d'énergie leur en a proposé un), et au Royaume-Uni et aux Pays-Bas qu'ils le seraient le plus (67 % et 71 %, respectivement). L'utilisation des compteurs intelligents est la plus faible en Israël (5 %) et la plus élevée aux Pays-Bas (58 %). Il semble exister une importante demande non satisfaite tant pour les compteurs intelligents que pour les dispositifs de contrôle de la consommation : 42 % des répondants ont affirmé qu'on ne leur avait pas proposé de dispositif optimisant la consommation d'énergie, mais que cela les intéresserait ; le pourcentage pour les compteurs intelligents était de 33 % (Graphique 2.6).

Parmi les répondants qui ont affirmé avoir un compteur électrique intelligent en 2022, 48 % ont dit que le compteur les avait aidés à réduire leur consommation d'électricité. Cela confirme les résultats empiriques antérieurs relatifs à l'impact des compteurs intelligents sur la consommation d'énergie (Rivers, 2018^[12] ; Aydin, Brounen et Kok, 2018^[13]). Des réglementations axées sur l'offre ayant pour but d'accroître la fourniture de compteurs intelligents favoriseraient une hausse de leur adoption chez les consommateurs. Cependant, 27 % des répondants ont indiqué qu'ils n'avaient pas utilisé l'information fournie par leur compteur intelligent, et 19 % ont dit ne pas prêter attention à cette information, ce qui laisse supposer qu'il existe également une marge de manœuvre pour une meilleure utilisation des compteurs intelligents par les personnes qui en sont équipées. Une plus grande diffusion d'informations sur les moyens d'utiliser les compteurs intelligents contribuerait de manière importante à en améliorer l'utilisation.

Graphique 2.6. Il existe un large potentiel pour augmenter l'adoption de technologies qui optimisent l'utilisation de l'énergie

Pourcentage de répondants auxquels on a proposé des technologies qui optimisent la consommation d'énergie



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Certains des services suivants vous ont-ils été proposés par votre fournisseur d'électricité ? » Les réponses possibles étaient « Oui, et j'ai choisi cette option », « Oui, mais je n'ai pas choisi cette option », « Non, et cela ne m'intéresse pas », « Non, mais cela m'intéresserait ».

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

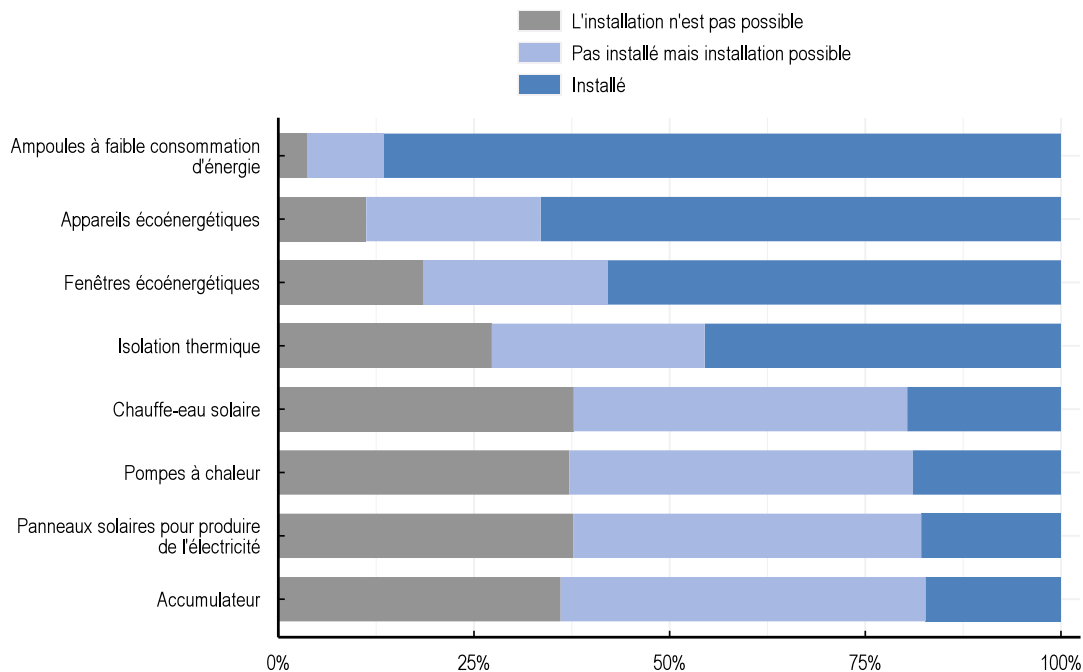
StatLink  <https://stat.link/27qy86>

2.3.2. Adoption par les ménages de technologies énergétiques à faibles émissions


Parmi les technologies énergétiques à faibles émissions dans lesquelles les ménages peuvent choisir d'investir de leur propre chef, on compte les ampoules basse consommation, les appareils ménagers économes en énergie, les fenêtres écoénergétiques, l'isolation thermique, les panneaux photovoltaïques, les chauffe-eaux solaires, les pompes à chaleur et les accumulateurs.⁶ Les taux d'installation varient considérablement d'un type de technologie à l'autre.

Graphique 2.7. L'installation de technologies à faibles émissions n'est pas possible pour de nombreux foyers

Pourcentage des répondants



Note : la question posée aux répondants était la suivante : « Avez-vous installé certains des éléments suivants dans votre résidence principale au cours des dix dernières années ? ». Les répondants qui ont répondu "Non" ont été interrogés avec une question de suivi : "Pourquoi n'avez-vous pas installé les éléments suivants ?". Pour chaque type d'équipement qu'ils n'avaient pas déjà installé au cours des dix dernières années, les répondants ont sélectionné la principale raison pour laquelle ils ne l'avaient pas fait. Les répondants qui ont sélectionné "Déjà installé il y a plus de 10 ans" sont comptés comme ayant installé l'équipement. Ceux qui ont sélectionné "Je prévois de l'installer dans les deux/trois prochaines années", "Je suis intéressé mais je ne peux pas me le permettre" ou "Je ne suis pas intéressé" sont comptés comme "Possible à installer". Les raisons restantes : "Pas possible (pas réalisable dans ma maison/appartement et/ou mon propriétaire devrait l'installer)" et "Je ne suis pas au courant de cela ou je ne sais pas si c'est possible à installer dans ma région/maison" sont comptées comme "Pas possible".
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

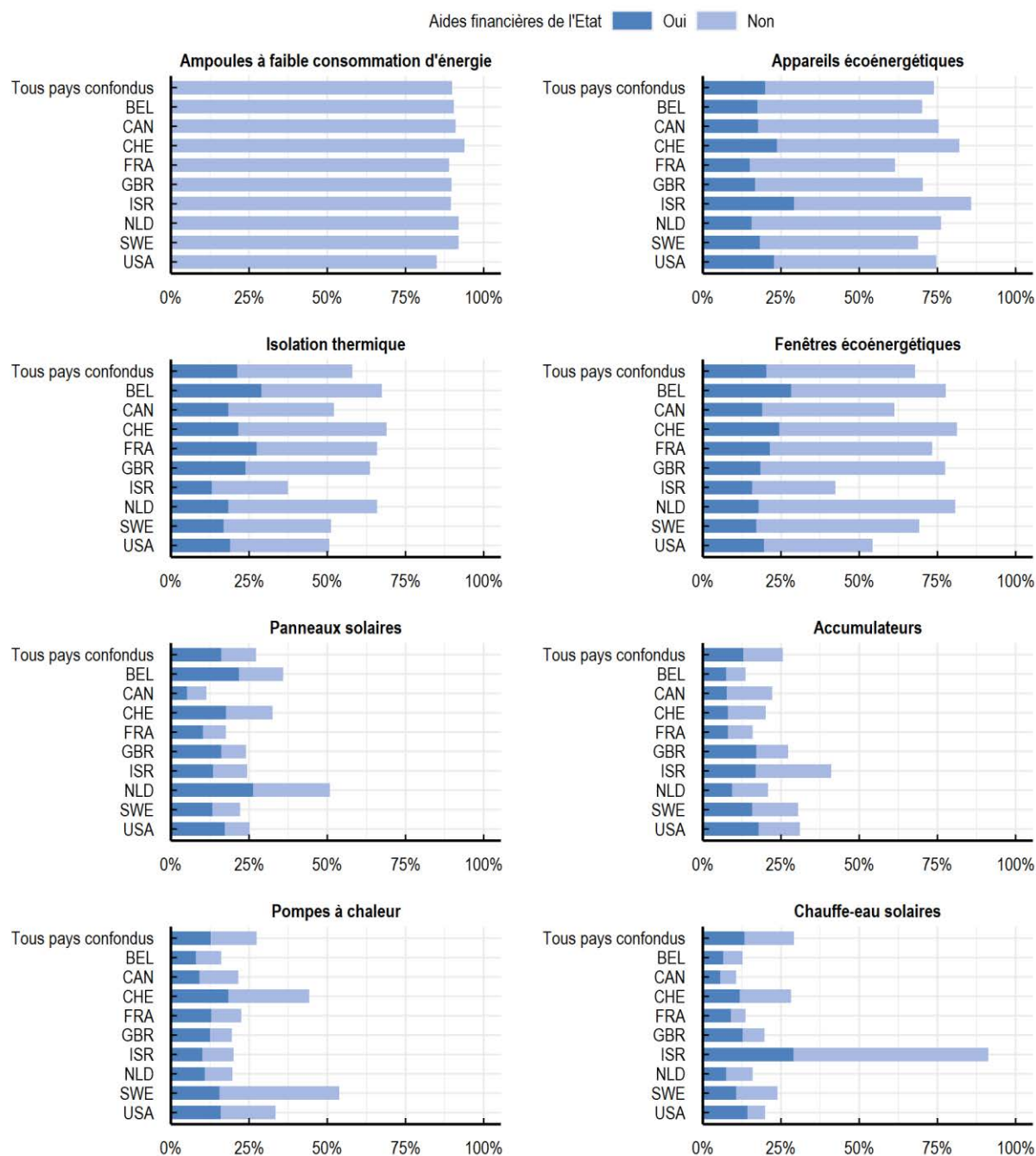
StatLink  <https://stat.link/qiw6y3>

Le Graphique 2.8 indique le pourcentage des ménages, parmi ceux pour lesquels l'installation est possible,⁷ qui ont installé des technologies énergétiques à faibles émissions avec et sans aides publiques. Les résultats suggèrent que, même lorsque l'installation est possible, l'adoption demeure faible pour certains types d'équipements comme les panneaux solaires (29 %), les pompes à chaleur (30 %) et les accumulateurs (27 %). On relève cependant trois exceptions notables : les Pays-Bas, où 51 % des répondants (parmi ceux pour lesquels l'installation est possible) ont installé des panneaux photovoltaïques ; Israël, où 92 % des répondants ont installé des chauffe-eaux solaires ; et la Suède, où 58 % des répondants ont installé des pompes à chaleur. Si les mesures d'efficacité énergétique sont généralement rentables (AIE, 2022^[14]), certains facteurs peuvent en limiter l'adoption, notamment les fluctuations des prix de l'énergie, les contraintes de crédit, le manque d'informations, les dispositifs d'incitation divergents pour les locataires et les propriétaires, et les biais comportementaux (par exemple, la tendance à préférer le statu quo) (Ameli et Brandt, 2015^[15]).

L'adoption de l'isolation thermique et des fenêtres écoénergétiques varie d'un pays à l'autre, dans une proportion se situant entre 39 % et 73 % dans le premier cas, et entre 44 % et 84 % dans le deuxième. Pour d'autres types d'équipements économes en énergie, comme les appareils ménagers très écoénergétiques, la plupart des répondants n'ont bénéficié d'aucune aide des pouvoirs publics. Les appareils ménagers très écoénergétiques sont adoptés par 75 % des répondants parmi ceux qui en ont la possibilité (Graphique 2.8).

Graphique 2.8. Une minorité de ménages ont reçu des aides publiques pour l'installation de technologies énergétiques à faibles émissions

Pourcentage de ménages qui ont reçu des aides publiques pour l'installation de technologies énergétiques à faibles émissions



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Avez-vous installé certains des éléments suivants dans votre résidence principale au cours des dix dernières années ? ». " Pour chaque élément que les répondants avaient installé, la question suivante était : "Les aides financières de l'État (p. ex. les subventions, les prêts à taux d'intérêt préférentiels, l'exonération fiscale) vous ont-elles incité(e) à installer certains des éléments suivants dans votre résidence ?". Les tailles d'échantillons pour chaque élément sont les suivantes : Accumulateur: 3996, Appareils écoénergétiques: 6826, Fenêtres écoénergétiques: 6317, Pompes à chaleur: 4353, Ampoules basse consommation: 7858, Panneaux solaires: 4792, Chauffe-eau solaires: 4535, Isolation thermique: 5326.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

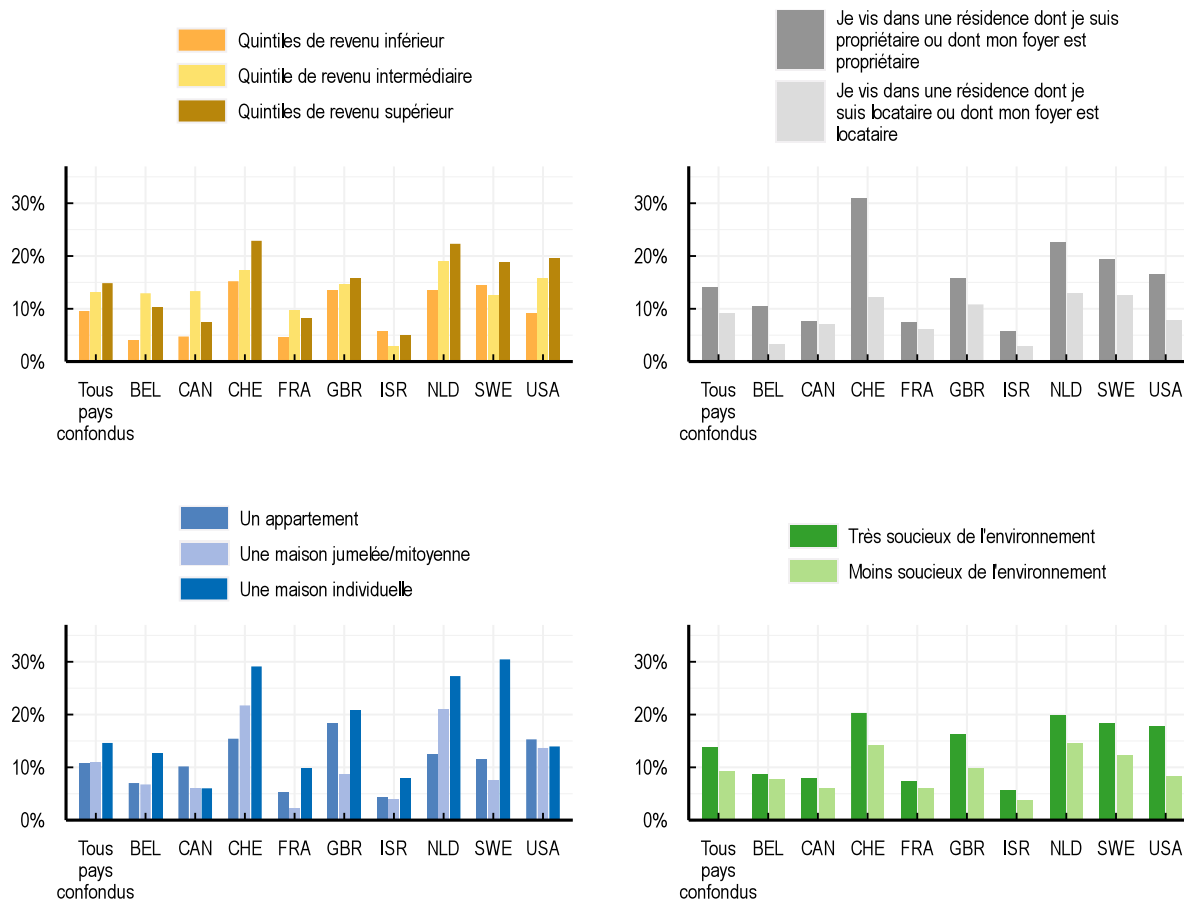
StatLink  <https://stat.link/8041e9>

De manière générale, le recours à des solutions peu émettrices pour le chauffage ou le refroidissement (c'est-à-dire l'utilisation d'une pompe à chaleur, du chauffage solaire ou d'électricité produite à partir de sources renouvelables pour chauffer ou refroidir le logement) varie d'un pays à l'autre, mais plusieurs caractéristiques ressortent des modes d'utilisation de ces solutions à l'intérieur des pays. D'abord, dans la plupart des pays, les ménages qui déclarent utiliser ces solutions tendent à avoir un revenu élevé ou moyen (Graphique 2.9). En moyenne, 15 % des ménages aisés utilisent des systèmes de chauffage et de refroidissement à faibles émissions, contre 10 % des ménages modestes. En France et aux États-Unis, les ménages des quintiles de revenu supérieur optent deux fois plus souvent pour ces solutions que ceux des quintiles de revenu inférieur. Les ménages modestes sont moins susceptibles d'installer des technologies peu émettrices coûteuses comme les pompes à chaleur. Cela pourrait être en partie attribuable aux ressources financières disponibles.⁸ Toutefois, cela pourrait également être dû au fait que les ménages à faible revenu sont plus susceptibles d'être locataires et n'ont peut-être pas la possibilité d'installer de tels équipements dans leur domicile ou les incitations voulues pour le faire.

En effet, les propriétaires disent utiliser des dispositifs de chauffage ou de refroidissement à faibles émissions plus souvent que les locataires (14 % contre 9 %) ; les différences les plus marquées sont observées en Belgique, en Suisse et aux États-Unis. Le type de logement semble aussi avoir un lien avec le choix de solutions à faibles émissions. Dans sept des neuf pays, les répondants vivant dans des maisons individuelles déclarent plus fréquemment qu'ils utilisent ces solutions que ceux qui vivent en appartement (17 % des personnes habitant dans des maisons contre 11 % des personnes vivant en appartement) (Graphique 2.9).⁹ Enfin, dans tous les pays, les répondants qui se préoccupent de l'environnement ont plus souvent recours à ces solutions. Aux États-Unis, la prévalence des répondants soucieux de l'environnement qui disent utiliser ces technologies correspond à plus du double de celle des répondants qui se préoccupent peu de l'environnement. Les propriétaires déclarent également plus souvent que les locataires qu'ils utilisent de l'électricité autogénérée ou provenant de micro-réseaux ou mini-réseaux locaux.

Graphique 2.9. L'utilisation du chauffage ou de la climatisation à faibles émissions varie en fonction du niveau de revenu, du statut de l'occupant, du type de logement et du niveau de préoccupation environnementale

Pourcentage des répondants qui utilisent un système de chauffage ou de refroidissement à faibles émissions



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Parmi les sources d'énergie suivantes, lesquelles utilisez-vous pour chauffer/climatiser les pièces de votre logement ? Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent. » Les options de réponse comprenaient l'électricité, le gaz, le pétrole, le charbon ou d'autres combustibles fossiles, le bois ou les granulés de bois, le chauffage ou le refroidissement urbain, les pompes à chaleur, le chauffage solaire, autre et "Je ne sais pas". Les répondants pouvaient sélectionner plusieurs réponses sauf lorsqu'ils choisissaient "Je ne sais pas". L'énergie renouvelable comprend le chauffage solaire, les pompes à chaleur ou l'électricité générée à partir de sources renouvelables.

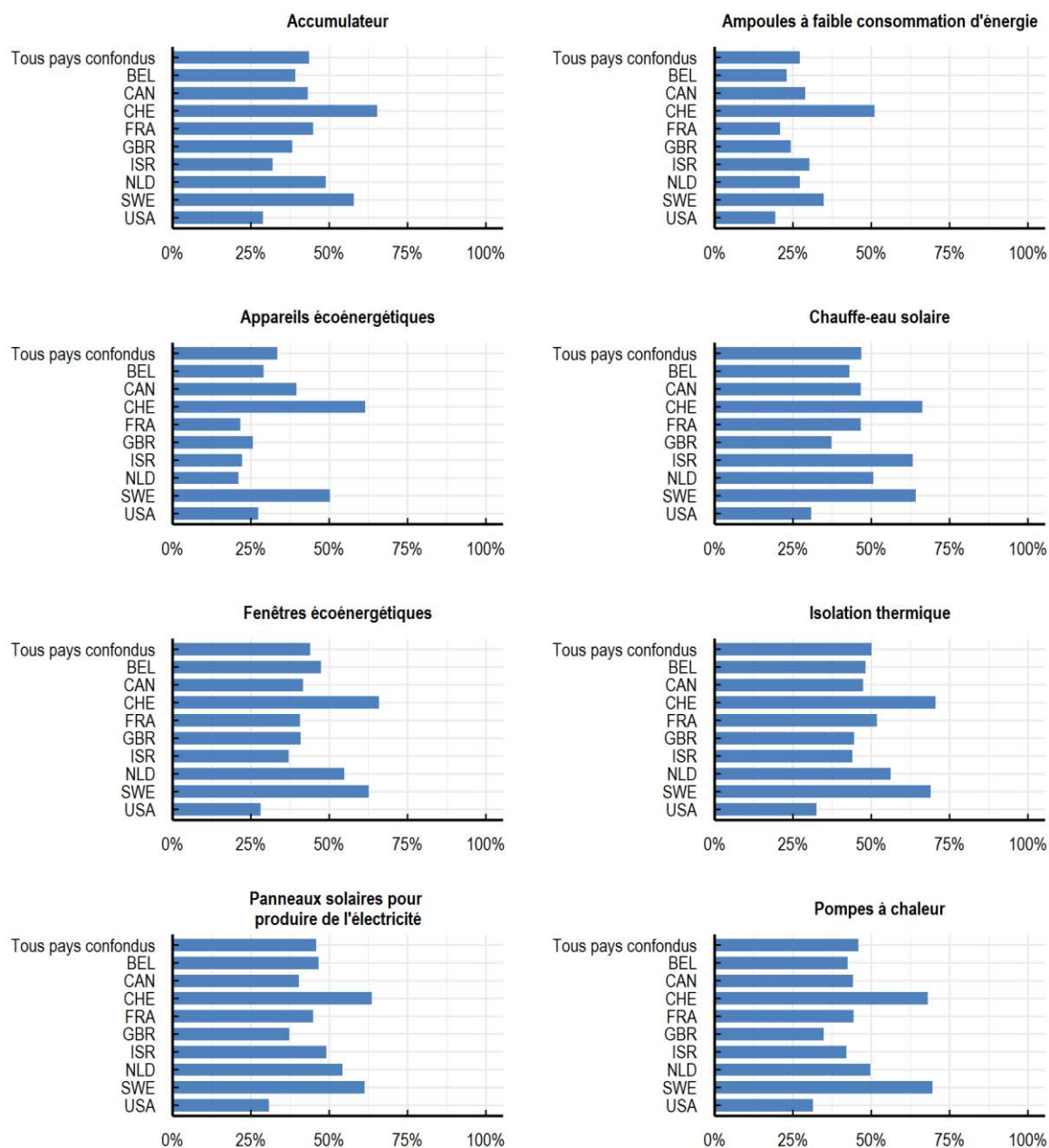
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

2.3.3. Obstacles à l'adoption de technologies énergétiques à faibles émissions par les ménages

Les résultats de l'enquête mettent en évidence plusieurs obstacles à l'adoption des technologies énergétiques peu émettrices. Le Graphique 2.10 montre le pourcentage des ménages n'ayant pas adopté de technologies à faibles émissions qui ont déclaré que ce n'était pas possible. Dans tous les pays, tous types d'équipement confondus, près de la moitié des ménages n'ayant pas adopté ces technologies ont indiqué que l'installation n'était pas possible dans leur cas, ce qui révèle que les contraintes affectant l'offre (comme l'impossibilité d'installer des équipements dans certains appartements, ou la nécessité d'obtenir l'autorisation du propriétaire) constituent toujours un obstacle majeur à l'adoption d'équipements permettant d'économiser de l'énergie.¹⁰ D'autres facteurs, comme l'abordabilité ou le manque d'intérêt, sont également mentionnés par les ménages comme raisons de ne pas adopter ces technologies (Graphique 2.11). Sans surprise, les équipements coûteux à l'achat et à l'installation sont également plus susceptibles d'être associés à des contraintes liées aux prix. Par exemple, alors que les ampoules électriques sont relativement faciles à installer et que leur coût d'achat est relativement faible, les pompes à chaleur sont plus coûteuses et soumises à des contraintes d'installation plus importantes. Les aides publiques aux investissements en faveur de l'efficacité énergétique pourraient de ce fait être proportionnées aux coûts d'installation des technologies, et pourraient également davantage inciter les propriétaires à opter pour de telles installations.


Graphique 2.10. La faisabilité de l'installation de mesures d'efficacité énergétique varie en fonction de la technologie et du pays

Pourcentage des ménages n'ayant pas adopté de technologies écoénergétiques qui ont déclaré que l'installation n'était pas possible



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Avez-vous installé certains des éléments suivants dans votre résidence principale au cours des dix dernières années ? ». Les répondants qui ont répondu "Non" ont été interrogés avec une question de suivi : "Pourquoi n'avez-vous pas installé les éléments suivants ?". Pour chaque type d'équipement qu'ils n'avaient pas déjà installé au cours des dix dernières années, les répondants ont sélectionné la principale raison pour laquelle ils ne l'avaient pas fait. Pour chaque élément, les pourcentages sont basés sur le sous-échantillon des répondants qui n'ont pas installé l'élément. Les tailles d'échantillon sont les suivantes : accumulateurs : 5 064, appareils écoénergétiques : 2 428, fenêtres écoénergétiques : 3 044, pompes à chaleur : 5 476, ampoules basse consommation : 1 009, panneaux solaires : 6 121, chauffe-eau solaires : 5 718, isolation thermique : 3 739.

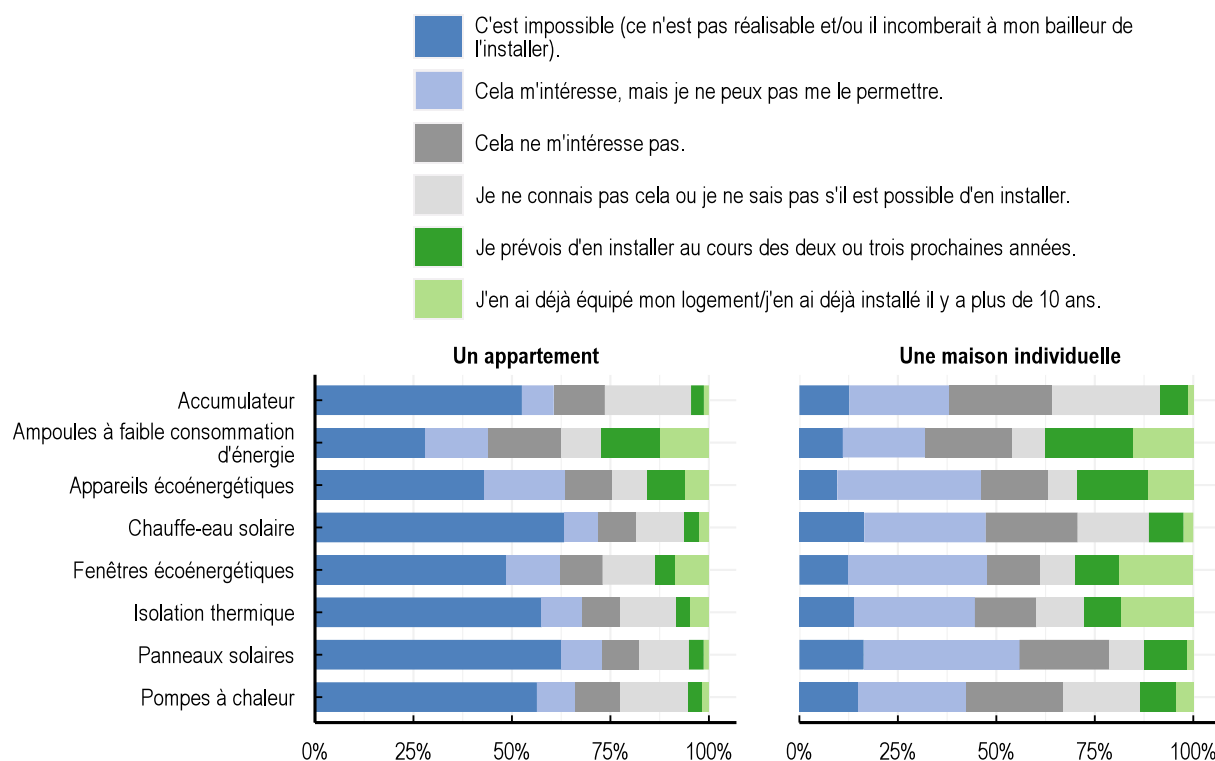
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/3x54wi>

Les résultats de l'enquête indiquent que la faisabilité varie non seulement selon le type d'équipement, mais aussi selon les caractéristiques du ménage. Comparés aux propriétaires et aux ménages vivant en maison individuelle, les locataires et ménages vivant en appartement sont plus susceptibles de citer l'absence de faisabilité comme raison de ne pas installer de technologies énergétiques à faibles émissions. L'absence de faisabilité renvoie au fait que l'installation n'est techniquement pas possible dans leur logement ou qu'il incomberait au propriétaire, dans le cas de locataires, de procéder à l'installation (Graphique 2.11).¹¹ Dans l'ensemble, 57 % des répondants vivant en appartement déclarent ne pas posséder d'accumulateur, de pompe à chaleur ou de panneaux solaires parce que l'installation est impossible chez eux, contre 15 % chez ceux qui habitent en maison individuelle. Certains répondants ont indiqué qu'ils n'étaient pas intéressés par l'installation de technologies peu émettrices, sans en préciser la raison (de 12 % pour les fenêtres écoénergétiques à 20 % pour les ampoules basse consommation).


Graphique 2.11. Les obstacles à l'installation des technologies à faibles émissions diffèrent en fonction du type de résidence

Pourcentage de répondants invoquant ces différentes raisons pour lesquelles ils n'ont pas installé de technologies énergétiques à faibles émissions



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Pourquoi n'avez-vous pas installé les éléments suivants ? ». Pour chaque type d'équipement qu'ils n'avaient pas installé au cours des dix dernières années, les répondants devaient choisir la principale raison pour laquelle ils ne l'avaient pas fait.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

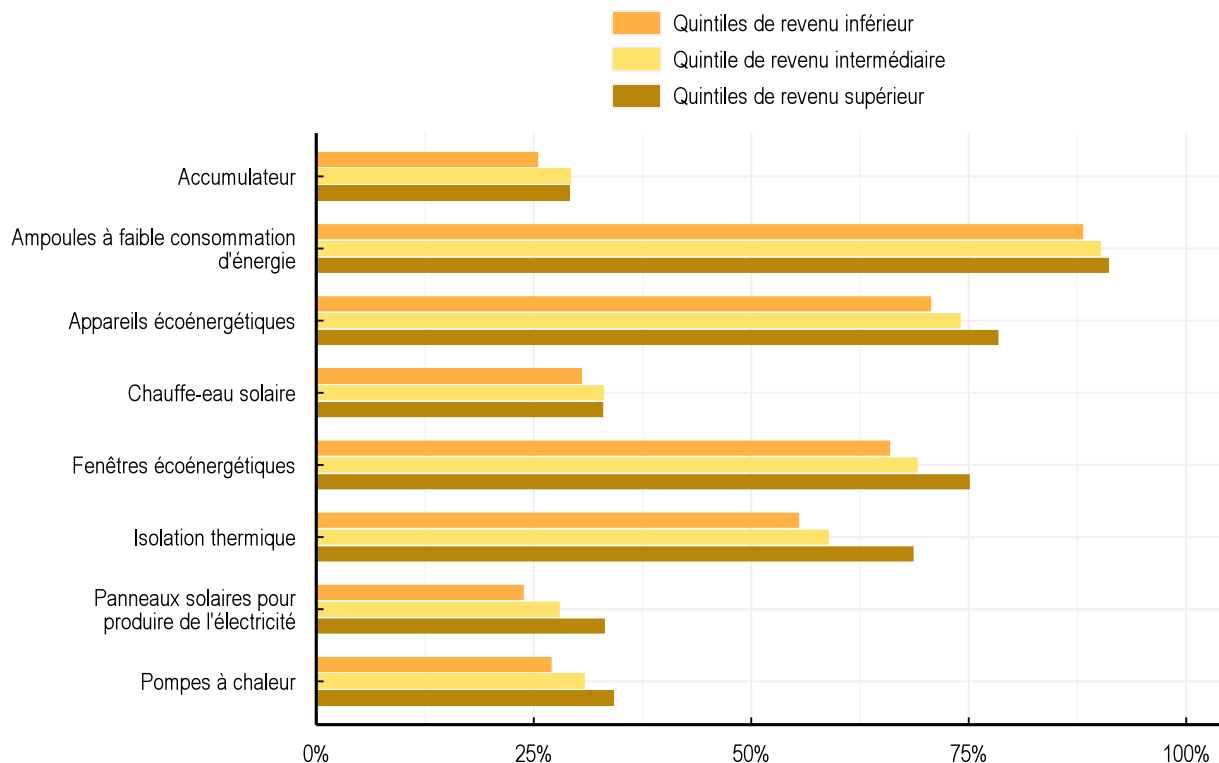
StatLink  <https://stat.link/25yxtn>

Le Graphique 2.12 montre que les ménages à faible revenu disent avoir installé des équipements de ce type moins fréquemment que les ménages à revenu élevé. L'écart des taux d'équipement entre les ménages modestes et les ménages aisés était particulièrement marqué pour l'isolation thermique (13 %).

et les panneaux photovoltaïques (9 %). Ces niveaux déclarés laissent supposer que, même en l'absence de contraintes de faisabilité, l'abordabilité constitue un obstacle dans le cas des dispositifs dont l'adoption coûte cher au départ.

Graphique 2.12. Les technologies énergétiques à faibles émissions coûteuses sont moins susceptibles d'être installées par les ménages à faibles revenus

Part des répondants ayant la possibilité de s'équiper qui l'ont fait au cours des dix dernières années



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Avez-vous installé certains des éléments suivants dans votre résidence principale au cours des dix dernières années ? ». Les quintiles de revenu inférieurs font référence aux quintiles de revenu 1 et 2 ; le quintile de revenu moyen fait référence au quintile de revenu 3 ; et les quintiles de revenu supérieurs font référence aux quintiles de revenu 4 et 5. Les répondants qui ont indiqué que l'installation n'était pas réalisable sont exclus de l'échantillon.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

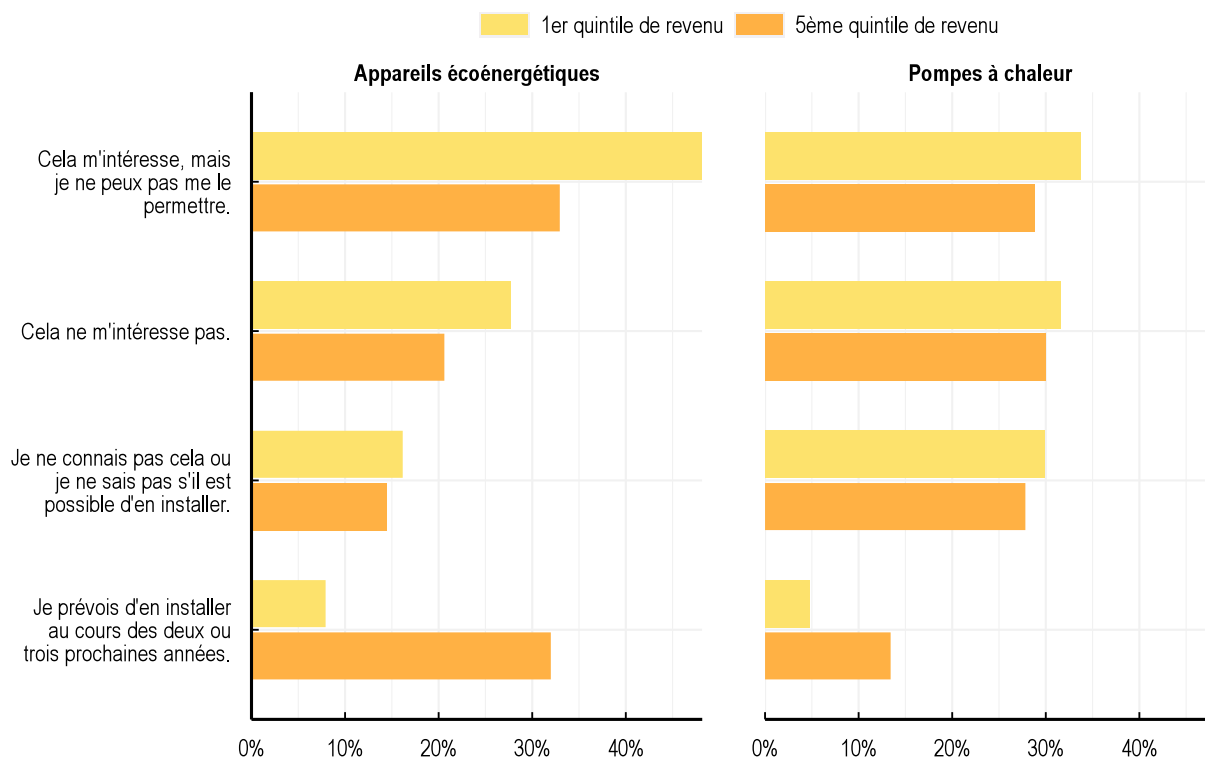
StatLink  <https://stat.link/yqbdgc>

Les données suggèrent que les consommateurs sont disposés à payer davantage pour des appareils plus efficaces sur le plan énergétique (Galarraga, González-Eguino et Markandya, 2011^[16]). Toutefois, les résultats présentés dans les Graphique 2.13, Graphique 2.12 et Graphique 2.13 confirment que l'accessibilité financière demeure néanmoins un obstacle à l'adoption des technologies énergétiques à faibles émissions. Dans tous les pays, tous types de technologies confondus, 21 % des répondants déclarent, quel que soit leur revenu, que les coûts d'achat et d'installation sont prohibitifs. Chez les propriétaires, c'était l'accessibilité financière, plutôt que la faisabilité, qui constituait le principal obstacle à l'adoption : 29 % des ménages ont déclaré qu'ils n'avaient pas installé de technologies énergétiques peu émettrices parce qu'ils ne pouvaient pas se le permettre. Les ménages modestes citent plus souvent l'abordabilité que les ménages aisés comme principale raison de ne pas installer des technologies telles que des appareils ménagers économes en énergie et des pompes à chaleur (Graphique 2.13).

Confirmant l'importance de l'abordabilité, les répondants déclarent plus fréquemment qu'ils prévoient d'installer des éléments moins coûteux, comme des appareils ménagers performants (20 %) et des ampoules basse consommation (26 %), que des éléments plus onéreux tels que des pompes à chaleur (9 %). Cette constatation peut en partie refléter des différences dans la connaissance et la disponibilité de ces solutions. Par ailleurs, les ménages à revenu élevé sont plus susceptibles de déclarer qu'ils prévoient d'installer des technologies à faibles émissions que les ménages modestes (Graphique 2.13). L'écart est particulièrement marqué dans le cas des appareils économes en énergie, que 32 % des ménages aisés prévoient d'installer dans un proche avenir, contre 8 % seulement des ménages modestes (Graphique 2.13). Ces résultats portent à conclure que l'amélioration de l'abordabilité des technologies à faibles émissions et de la faisabilité de leur adoption par les ménages modestes ainsi que les locataires et les personnes vivant en appartement devrait constituer une priorité politique. Même si l'aide apportée aux ménages aisés doit être inférieure à celle accordée aux ménages plus modestes, les ménages à haut revenu expriment eux-aussi la nécessité de réduire les coûts de l'installation des technologies énergétiques peu émettrices. Le fait de comprendre et de lever les obstacles signalés pourrait stimuler les taux d'équipement.

Graphique 2.13. Les raisons de ne pas installer des technologies énergétiques à faibles émissions pour les répondants à faibles revenus et à revenus élevés.

Part des répondants ayant la possibilité de s'équiper qui ne l'ont pas fait



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Pourquoi n'avez-vous pas installé les éléments suivants ? ». Pour chaque type d'équipement qu'ils n'avaient pas installé au cours des dix dernières années, les répondants devaient choisir la principale raison pour laquelle ils ne l'avaient pas fait.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

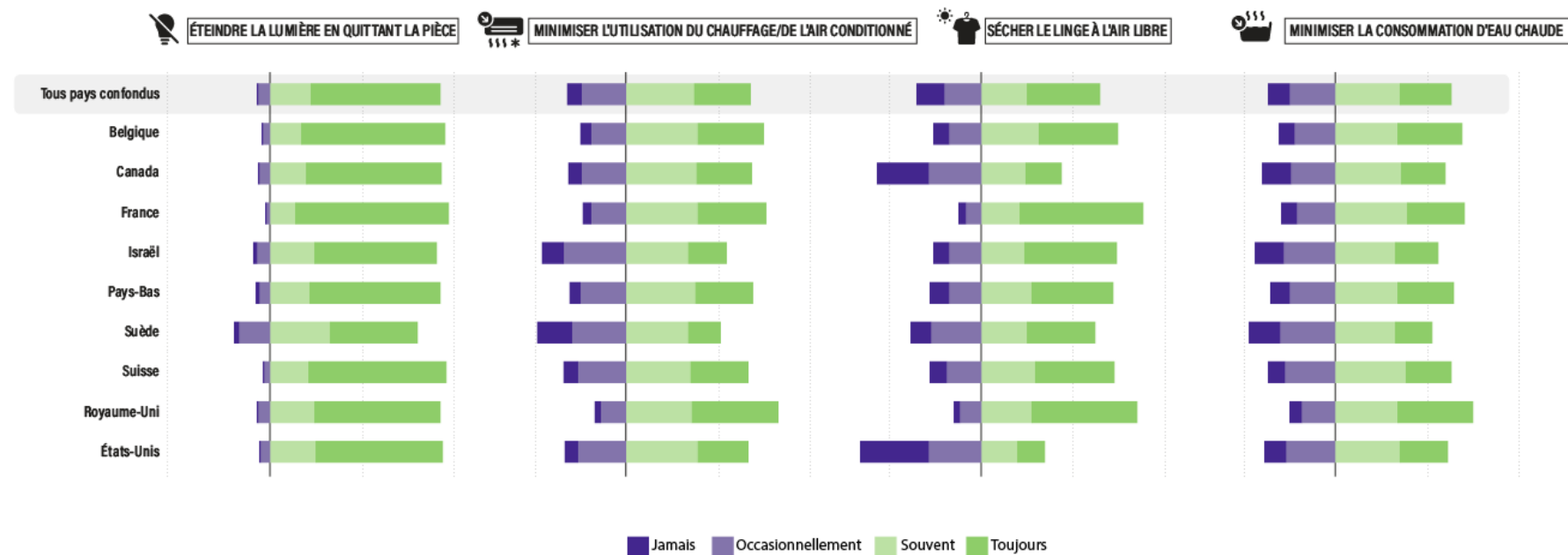
Interrogés sur ce qui les encouragerait à réduire davantage leur consommation d'énergie, les répondants ont indiqué qu'ils souhaitaient que les appareils ménagers économes en énergie soient plus abordables et plus performants (Graphique 2.19, section 2.5). Le manque de connaissances sur les équipements et sur leur disponibilité est la raison la plus souvent invoquée pour ne pas installer de système de stockage dans des batteries d'accumulateurs (25 % des ménages). De nombreux répondants (29 %) indiquent également qu'ils manquent d'informations sur les pompes à chaleur (Graphique 2.13). Les ménages tant aisés que modestes expriment un manque de connaissances similaire sur les technologies à faibles émissions de manière générale (15 % et 17 %, respectivement).

2.4. Comportements en matière d'économie d'énergie

Économiser l'énergie consiste soit à l'utiliser de manière efficace (par exemple, en achetant des appareils plus économes en énergie), soit à en consommer globalement moins (éteindre la lumière en quittant une pièce, par exemple). Globalement, 92 % des répondants déclarent éteindre souvent ou toujours la lumière lorsqu'ils quittent une pièce, et 65 % font souvent ou toujours sécher leur linge à l'air libre (Graphique 2.14). Ils sont nettement moins nombreux à déclarer le faire au Canada et aux États-Unis (44 % et 35 %, respectivement). Dans l'ensemble, les répondants ont affirmé qu'ils s'efforçaient généralement d'utiliser le moins possible le chauffage et la climatisation (68 %) et l'eau chaude (63 %). C'est en Suède et en Israël que le degré d'engagement à l'égard de ces deux pratiques était le plus faible ; il était le plus élevé en Belgique, en France et au Royaume-Uni. Certaines des variations observées d'un pays à l'autre peuvent être liées aux différents types d'habitation, aux conditions climatiques, et aux prix de l'énergie.

Graphique 2.14. Éteindre les lumières est le comportement le plus courant en matière de conservation d'énergie

Pourcentage des répondants indiquant à quelle fréquence ils effectuent les actions mentionnées



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « À quelle fréquence effectuez-vous les actions suivantes au quotidien ? » Les réponses possibles étaient jamais, occasionnellement, souvent, toujours ou sans objet. Le graphique montre les fréquences relatives des réponses hormis l'option "sans objet".

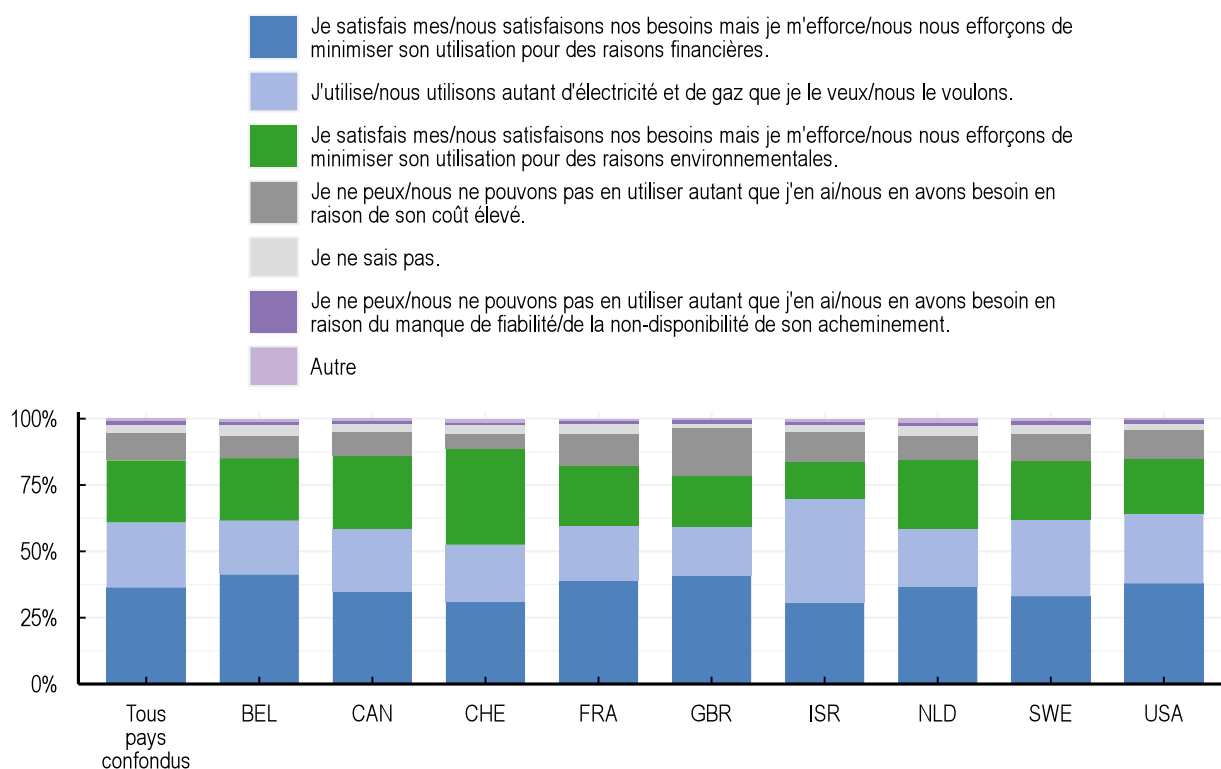
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/jf3p1t>

Si la majorité des répondants affirment qu'ils sont en mesure de répondre à leurs besoins énergétiques, 46 % indiquent qu'ils réduisent le plus possible leur consommation d'énergie pour des raisons financières (Graphique 2.15). Ils sont un peu moins nombreux, 30 % au total, à dire qu'ils le font pour des raisons environnementales. La Suisse fait exception à cet égard, car 45 % des répondants ayant déclaré réduire le plus possible leur consommation d'énergie pour des raisons environnementales. Dans l'ensemble des pays, 25 % des répondants – de 17 % au Royaume-Uni à 39 % en Israël – indiquent qu'ils consomment autant d'énergie qu'ils souhaitent sans égard aux considérations financières ou environnementales. Le pourcentage de répondants indiquant qu'ils ne peuvent pas consommer autant d'énergie que nécessaire en raison de son coût élevé va de 6 % en Suisse à 18 % au Royaume-Uni. Comme les répondants pouvaient choisir plusieurs énoncés pour caractériser la consommation d'énergie de leur ménage, le Graphique 2.15 montre la fréquence relative à laquelle les réponses ont été choisies sur le nombre total de réponses sélectionnées dans chaque pays.

Graphique 2.15. La plupart des répondants minimisent leur consommation d'énergie pour des raisons financières plutôt qu'environnementales

Proportion relative des diverses actions possibles



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Quelles affirmations décrivent le mieux l'utilisation d'énergie au sein de votre foyer ? Veuillez sélectionner toutes celles qui s'appliquent. » La figure montre la fréquence relative des options de réponse pour chaque pays. La « consommation nécessaire » renvoie aux niveaux perçus de consommation d'énergie que les répondants considèrent nécessaires pour atteindre un niveau minimum de bien-être.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/20noiz>

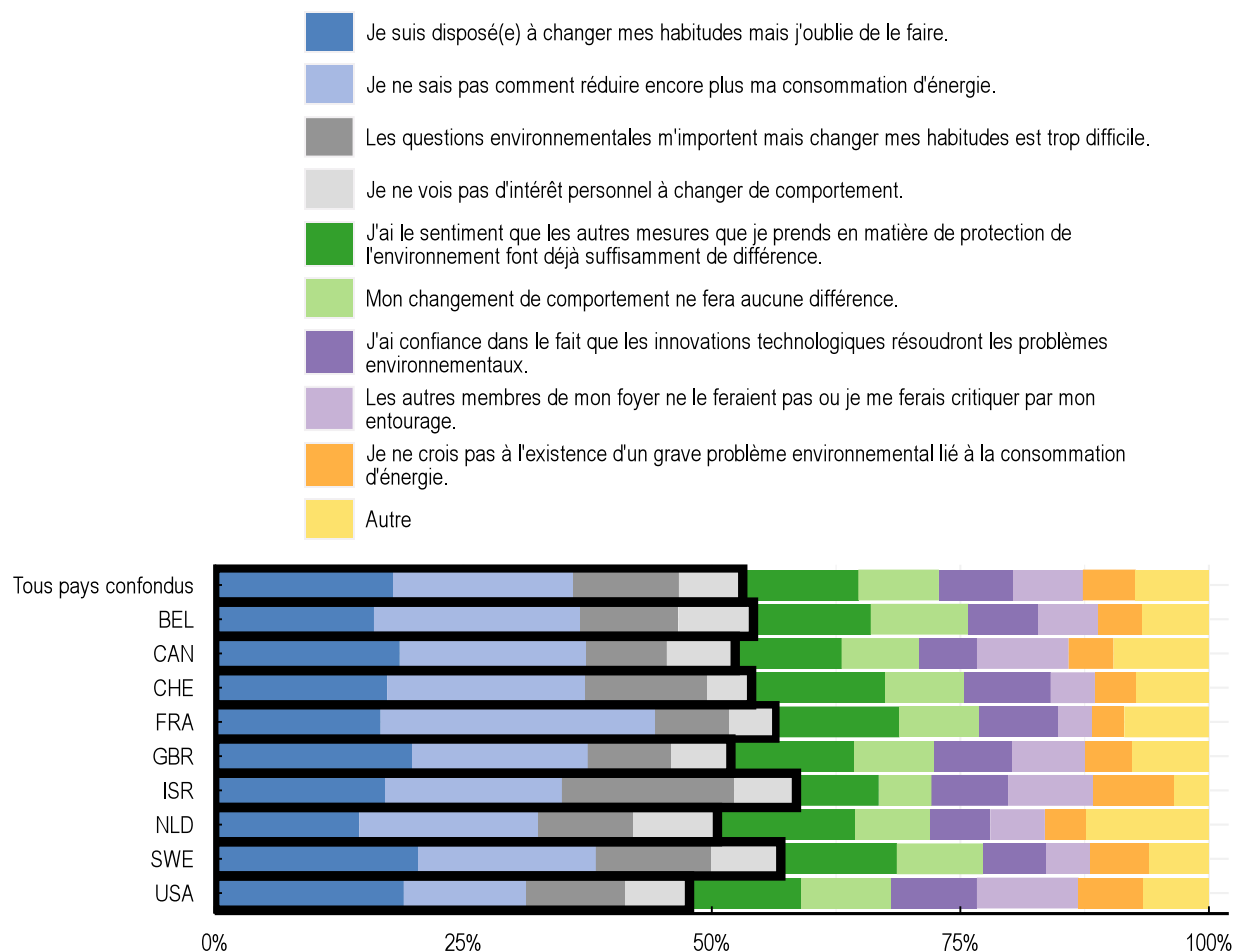
La mesure dans laquelle les répondants agissent pour économiser l'énergie varie en fonction de leurs caractéristiques socioéconomiques. Les ménages à faible revenu semblent plus enclins à réduire leur consommation d'énergie (par exemple, en utilisant le moins possible le chauffage et la climatisation et en faisant sécher leur lessive à l'air) afin d'économiser. Les femmes déclarent adopter tous les comportements de conservation de l'énergie un peu plus souvent que les hommes. Les répondants qui se disent très préoccupés par les questions environnementales et le changement climatique sont plus nombreux à affirmer qu'ils économisent l'énergie, en particulier en réduisant le plus possible l'utilisation du chauffage, du refroidissement et de l'eau chaude. Aucune différence constante n'a été observée dans la conservation de l'énergie en fonction de la zone résidentielle (urbaine ou rurale) ou du type de logement (appartement ou maison).

Lorsqu'on leur a demandé pourquoi ils n'adoptaient pas toujours des comportements favorables aux économies d'énergie, 36 % des répondants ont déclaré qu'ils oubliaient ou qu'ils ignoraient comment faire (Graphique 2.16). Parmi les autres raisons citées figurent la difficulté à modifier ses habitudes (11 %) et l'impression qu'il n'y a aucun avantage personnel à changer de comportement (6 %). Ensemble, ces raisons représentent environ la moitié de toutes les raisons citées (les barres aux contours noirs dans le Graphique 2.16). En outre, il est relativement facile de répondre à ces facteurs par des mesures peu coûteuses axées sur la demande qui ont un effet reconnu sur les économies d'énergie, comme des options par défaut écoresponsables (des réglages de température, par exemple), la fourniture d'informations sur la consommation d'énergie et la possibilité d'établir des comparaisons avec les autres foyers (AIE, 2021^[17]). Comme les répondants avaient la possibilité de choisir plusieurs raisons pour lesquelles ils n'adoptent pas plus souvent des comportements d'économie d'énergie, le Graphique 2.16 montre la fréquence à laquelle chaque raison a été choisie par rapport au nombre total de raisons sélectionnées dans chaque pays.

Les autres raisons incluses dans le Graphique 2.16 (par exemple, « J'estime que les autres mesures que je prends en matière de protection de l'environnement font déjà suffisamment de différence ») reflètent des facteurs comportementaux sur lesquels il est peut-être plus difficile d'agir au moyen des politiques publiques. Lorsque les facteurs liés aux attitudes reflètent un manque d'information (par exemple, sur les conséquences de certains comportements), ces motifs d'inaction pourraient être ciblés par des activités de sensibilisation. Cependant, comme la recherche indique que les attitudes sont relativement stables dans le temps et que les informations ne sont acceptées que si elles sont considérées comme crédibles, il est probable que le rôle de l'information reste limité dans certains contextes (Wood et Vedlitz, 2007^[18] ; Druckman et McGrath, 2019^[19]). Au lieu de miser sur l'évolution des comportements ou la persuasion, les stratégies de communication pourraient plutôt s'attacher à fournir des informations en accord avec celles que les consommateurs jugent crédibles, par exemple sur les dépenses évitées grâce aux économies d'énergie (Druckman et McGrath, 2019^[19]). Ainsi, les informations doivent être soigneusement conçues et ciblées, et il faut prêter attention à leur alignement sur les préférences profondes et à la crédibilité des messages.

Graphique 2.16. L'habitude et le manque de connaissance entravent les actions de conservation d'énergie

Proportion du nombre total de fois où chaque raison a été citée



Note : Les segments entourés de noir représentent la proportion des raisons citées relativement faciles à cibler par les mesures gouvernementales. Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Vos réponses à la question précédente indiquent que vous ne vous efforcez pas toujours de réduire la consommation d'énergie de votre foyer. Veuillez nous aider à comprendre les raisons les plus importantes pour ne pas le faire : Veuillez sélectionner toutes les options qui s'appliquent. » Le graphique montre la fréquence relative des options de réponse pour chaque pays. Cette question a été posée aux répondants qui ont indiqué qu'ils ne pratiquaient pas toujours au moins l'un des cinq comportements de conservation de l'énergie. Les tailles de l'échantillon dans chaque pays sont les suivantes : BEL: 805, CAN: 840, CHE: 840, FRA: 785, GBR: 785, ISR: 800, NLD: 815, SWE: 852, USA: 1540.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/7ihzox>

2.5. Appui des politiques énergétiques

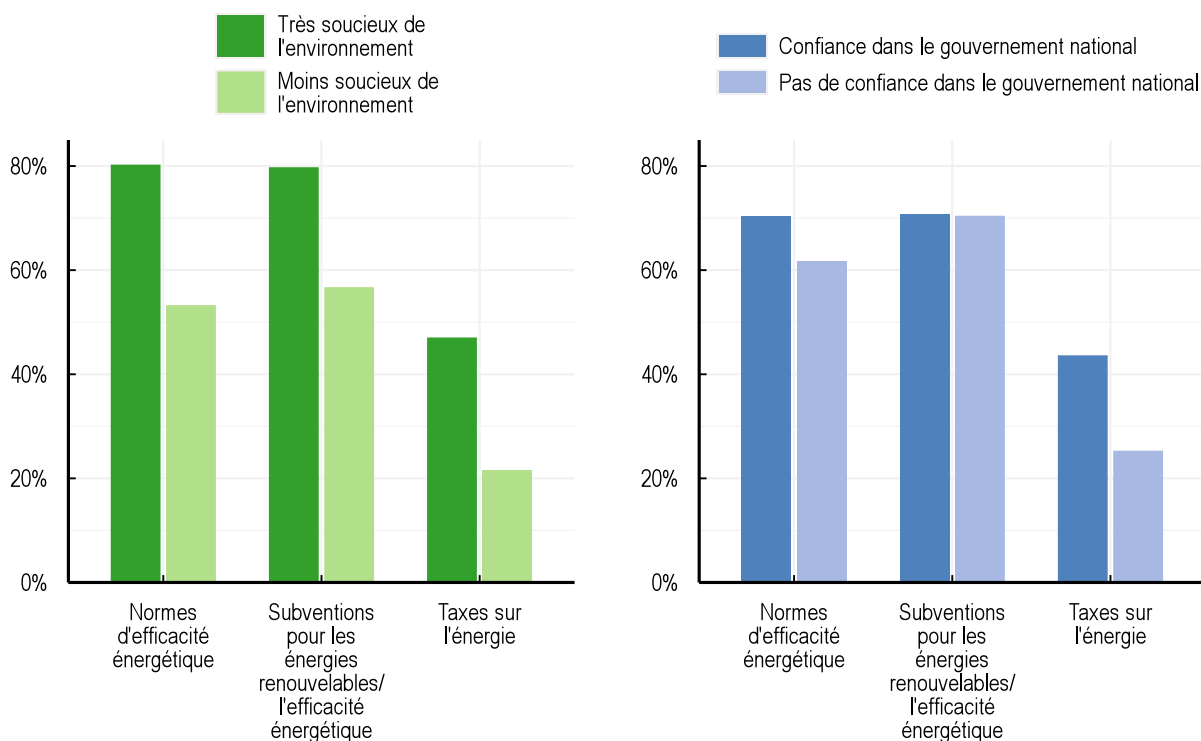
Dans l'ensemble des pays, les répondants indiquent une forte adhésion aux politiques énergétiques. Il s'agit notamment des normes d'efficacité énergétique, des subventions pour la rénovation des logements, l'achat d'appareils économes en énergie ou les investissements dans les équipements d'énergie renouvelable, ainsi que de la taxation de la consommation d'énergie ou de l'achat d'appareils ménagers énergivores. Globalement, 72 % des répondants sont en faveur ou tout à fait en faveur des subventions

pour la rénovation des logements ou des équipements économes en énergie, tandis que 71 % sont en faveur des normes d'efficacité énergétique. L'adhésion est sensiblement plus faible pour les mesures qui impliquent des taxes ou des redevances (38 % au total), le niveau d'adhésion le plus élevé étant exprimé par les répondants de Suisse (49 %).¹² Les répondants soucieux de l'environnement soutiennent davantage les politiques énergétiques (Graphique 2.17). L'adhésion est moindre pour les taxes sur l'énergie, en particulier chez les répondants moins préoccupés par l'environnement et chez ceux qui ont peu confiance dans le gouvernement national. Toutefois, même les personnes préoccupées par l'environnement sont moins susceptibles d'appuyer les mesures de ce type que les normes d'efficacité énergétique ou les subventions aux énergies renouvelables.

Plusieurs autres facteurs déterminent l'approbation de l'action publique, notamment l'équité, les objectifs des mesures et l'utilisation des recettes produites (Dechezleprêtre et al., 2022^[20]). Considérés dans leur ensemble, les résultats de l'enquête peuvent fournir des orientations pour des campagnes de sensibilisation ciblées destinées à accroître le soutien du public pour les politiques environnementales liées à l'énergie. Les groupes de répondants qui manifestent le plus vif désaccord avec les politiques publiques pourraient revêtir une importance particulière aux fins des efforts de communication, étant donné que ces groupes sont également susceptibles d'être ceux qui expriment le plus publiquement leur opposition.

Graphique 2.17. La préoccupation environnementale et la confiance dans le gouvernement national stimulent le soutien aux politiques énergétiques

Pourcentage de répondants qui sont en faveur ou très en faveur des mesures indiquées



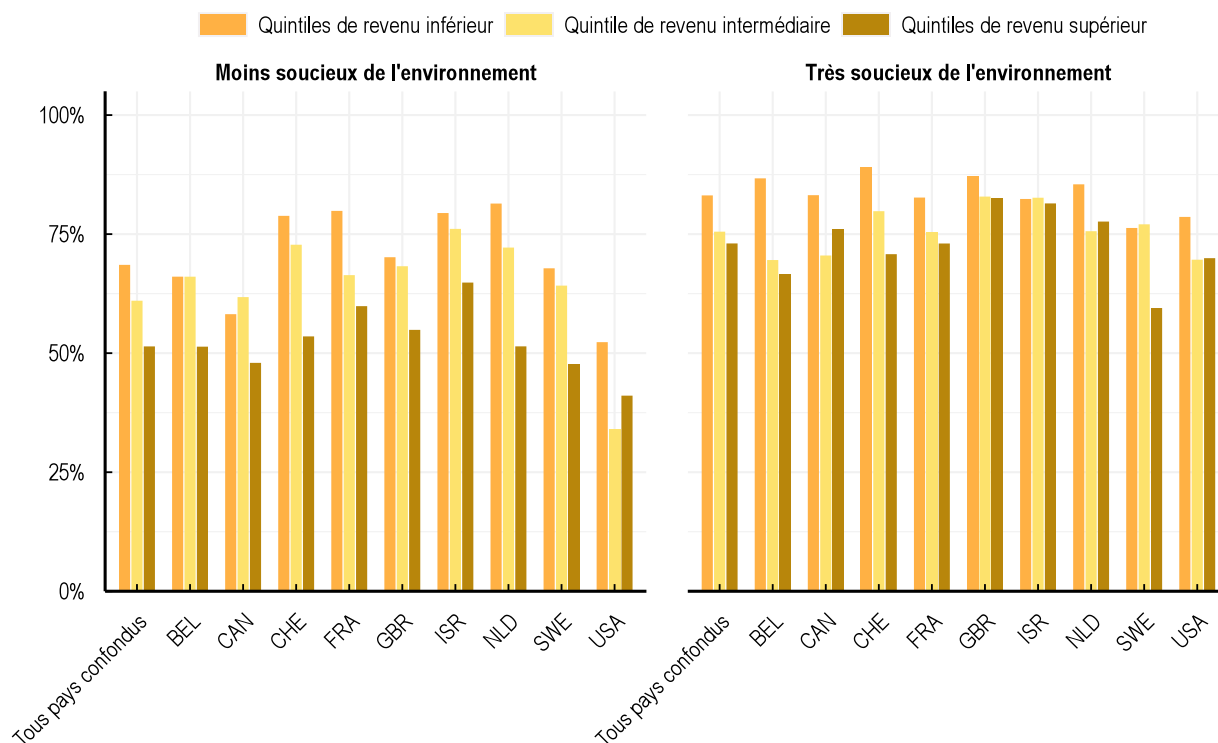
Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Dans quelle mesure êtes-vous pour ou contre les mesures potentielles suivantes ? ». Pour chaque politique, les répondants pouvaient choisir parmi les options suivantes : tout à fait contre, contre, indifférent, pour ou tout à fait pour.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

Dans l'ensemble, 70 % des répondants – qu'ils soient à revenu élevé ou à faible revenu – sont d'accord pour dire que les ménages modestes devraient recevoir des aides financières de l'État pour les aider à payer des équipements économes en énergie. Les répondants fortement préoccupés par les questions d'environnement sont davantage favorables aux subventions accordées aux ménages modestes que ceux peu soucieux de ces questions (Graphique 2.18). Par ailleurs, les ménages modestes manifestent un appui plus important que les ménages aisés, en particulier chez les répondants plus soucieux de l'environnement. Les subventions ciblées reçoivent l'appui de 83 % des ménages caractérisés par un faible revenu et une forte préoccupation pour l'environnement. Toutefois, plus des deux tiers des répondants disposant d'un revenu élevé au Canada, aux Pays-Bas, en France, en Israël et au Royaume-Uni se disent aussi en faveur de telles subventions, ce qui témoigne de l'importance qu'accorde également ce groupe à l'abordabilité.

Graphique 2.18. Les répondants soucieux de l'environnement sont les plus favorables aux aides publiques accordées aux ménages à faible revenu en faveur des technologies énergétiques peu émettrices

Pourcentage des répondants estimant que les ménages modestes devraient recevoir des aides publiques (des subventions, par exemple)



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Pensez-vous que les foyers à faible revenu devraient recevoir une aide spéciale de l'État (p. ex. des subventions) pour les aider à acheter des équipements à forte efficacité énergétique ? ». Les répondants pouvaient choisir oui, non ou je ne sais pas.

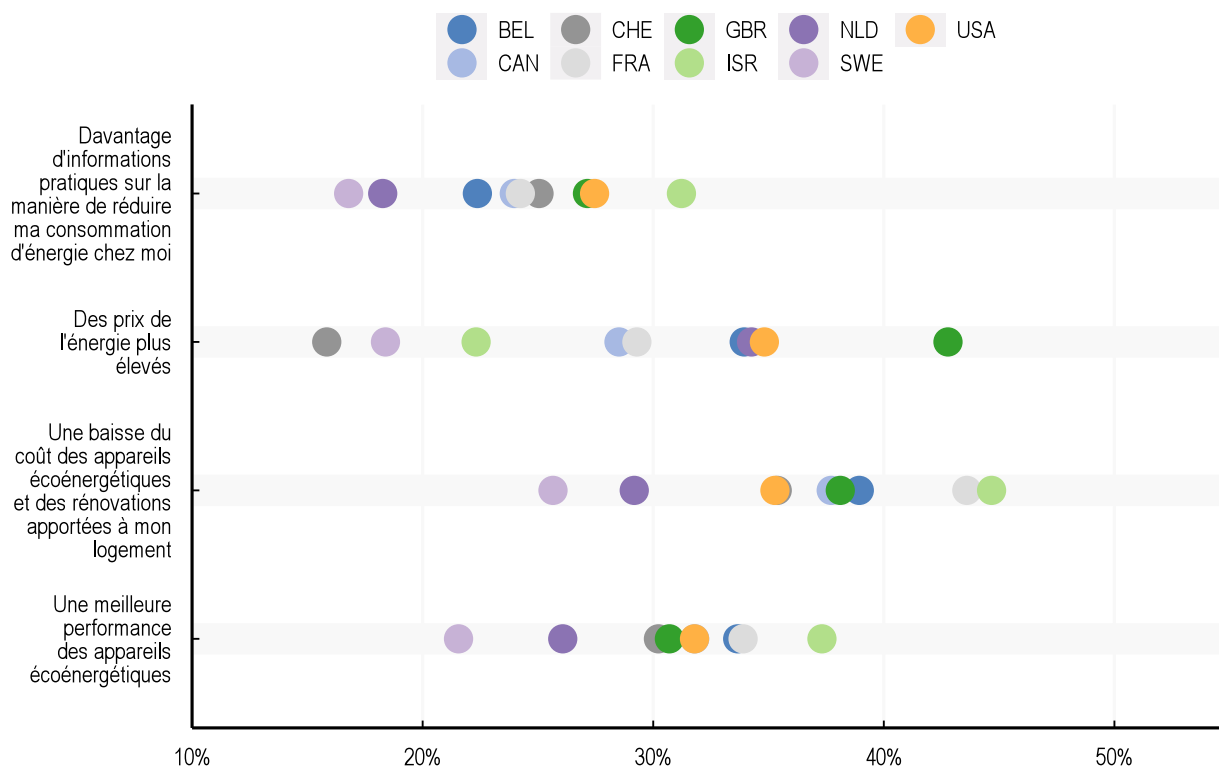
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/m65w91>

On a également demandé aux répondants quels facteurs seraient primordiaux pour les encourager à réduire leur propre consommation d'énergie. Ces points ont notamment été abordés : une meilleure performance des appareils ménagers économes en énergie, des prix de l'énergie plus élevés, davantage d'informations pratiques sur la manière de réduire la consommation d'énergie et des coûts moins élevés pour les travaux de rénovation et les appareils écoénergétiques. Environ 20 % des répondants ont indiqué que toutes ces mesures liées aux économies d'énergie seraient très importantes. La baisse du coût des appareils économes en énergie et des travaux de rénovation est le facteur le plus souvent cité (36 %), suivi par la meilleure performance des appareils économes en énergie (31 %) (Graphique 2.19). La mesure dans laquelle les répondants citaient la hausse des prix de l'énergie variait considérablement, allant de 15 % en Suisse à 42 % au Royaume-Uni. Moins de répondants ont jugé que le fait de disposer de davantage d'informations pratiques sur les moyens de réduire la consommation d'énergie était très important. Parmi tous les pays concernés, ce sont les répondants de Suède qui ont exprimé la plus faible adhésion à l'ensemble des mesures à l'exception de celles concernant la hausse des prix de l'énergie.

Graphique 2.19. La réduction du coût des travaux de rénovation et des appareils écoénergétiques serait importante pour inciter les répondants à réduire leur consommation d'énergie

Pourcentage des répondants ayant indiqué chacune des raisons comme étant très importante



Note : la question posée aux répondants était la suivante : « Quelle serait l'importance des éléments suivants pour vous inciter à réduire votre consommation d'énergie ? ». Pour chaque facteur, les répondants ont sélectionné parmi les options suivantes : pas du tout important, pas important, indifférent, important, très important ou je ne sais pas.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/l7z3yt>

Les ménages modestes ont été plus nombreux que les ménages aisés à déclarer que le coût est un facteur important. Toutefois, ce n'est pas le cas au Royaume-Uni, au Canada et aux États-Unis, où les ménages à revenu élevé ont cité le coût comme facteur important plus souvent que les ménages à faible revenu. Les différences concernant les coûts des appareils ménagers économes en énergie (AIE, 2020^[21]) et l'octroi d'aides publiques aux ménages modestes pourraient expliquer en partie la répartition des réponses concernant l'importance du coût.

Une comparaison qualitative avec les réponses à une question similaire posée dans l'enquête EPIC de 2011 suggère que la baisse des coûts des technologies énergétiques peu émettrices est plus importante pour les répondants en 2022 qu'elle ne l'était en 2011 dans les pays qui ont participé aux deux enquêtes. La plus grande importance relative accordée aux coûts en 2022 peut s'expliquer par une chute de celle accordée à d'autres facteurs, tels que la sensibilisation ou la disponibilité, au cours de cette période.

Références

- ACEEE (2013), *The Greatest Energy Story You Haven't Heard: How Investing in Energy Efficiency Changed the US Power Sector and Gave Us a Tool to Tackle Climate Change*, <https://www.aceee.org/sites/default/files/publications/researchreports/u1604.pdf> (consulté le 26 avril 2023). [8]
- AIE (2022), *Energy Efficiency*, <https://www.iea.org/reports/energy-efficiency> (consulté le 10 février 2023). [14]
- AIE (2022), *Global electricity generation by technology, 2015, 2021 and 2027*, World Energy Outlook, <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/global-electricity-generation-by-technology-2015-2021-and-2027> (consulté le 23 février 2023). [2]
- AIE (2022), *World Energy Balances*, <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/world-energy-balances> (consulté le 7 septembre 2022). [1]
- AIE (2021), *The Potential of Behavioural Interventions for Optimising Energy Use at Home*, Agence internationale de l'énergie, Paris, <https://www.iea.org/articles/the-potential-of-behavioural-interventions-for-optimising-energy-use-at-home> (consulté le 23 février 2023). [17]
- AIE (2021), *World Energy Balances*, Agence internationale de l'énergie, Paris, <https://doi.org/10.1787/45be1845-en>. [3]
- AIE (2020), *Energy Efficiency 2020*, Agence internationale de l'énergie, Paris, <https://www.iea.org/reports/energy-efficiency-2020/appliances> (consulté le 21 juin 2022). [21]
- Ameli, N. et N. Brandt (2015), « What Impedes Household Investment in Energy Efficiency and Renewable Energy? », *Documents de travail du Département des affaires économiques de l'OCDE*, n° 1222, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/5js1j15g2f8n-en>. [15]
- Aydin, E., D. Brounen et N. Kok (2018), « Information provision and energy consumption: Evidence from a field experiment », *Energy Economics*, vol. 71, pp. 403-410, <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2018.03.008>. [13]

- CER (2022), *Canada's Renewable Power: Ontario*, <https://www.cer-rec.gc.ca/en/data-analysis/energy-commodities/electricity/report/canadas-renewable-power/provinces/renewable-power-canada-ontario.html> (consulté le 26 avril 2023). [11]
- Creutzig, F. et al. (2022), « Demand-side solutions to climate change mitigation consistent with high levels of well-being », *Yamina Saheb*, vol. 20, <https://doi.org/10.1038/s41558-021-01219-y>. [6]
- Damigos, D. et al. (2021), « Does Energy Poverty Affect Energy Efficiency Investment Decisions? First evidence from a stated choice experiment », *Energies 2021*, vol. 14, page 1698, vol. 14/6, p. 1698, <https://doi.org/10.3390/EN14061698>. [27]
- Dechezleprêtre, A. et al. (2022), « Fighting climate change: International attitudes toward climate policies », *Documents de travail du Département des affaires économiques de l'OCDE*, n° 1714, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/3406f29a-en>. [20]
- Druckman, J. et M. McGrath (2019), « The evidence for motivated reasoning in climate change preference formation », *Nature Climate Change 2019 9:2*, vol. 9/2, pp. 111-119, <https://doi.org/10.1038/s41558-018-0360-1>. [19]
- Durišić, V. et al. (2020), « Determinants of household electrical energy consumption: Evidences and suggestions with application to Montenegro », *Energy Reports*, vol. 6, pp. 209-217, <https://doi.org/10.1016/J.EGYR.2019.10.039>. [9]
- Galarraga, I., M. González-Eguino et A. Markandya (2011), « Willingness to pay and price elasticities of demand for energy-efficient appliances: Combining the hedonic approach and demand systems », *Energy Economics*, vol. 33/SUPPL. 1, pp. S66-S74, <https://doi.org/10.1016/J.ENERG.2011.07.028>. [16]
- GIEC (2022), *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, <https://doi.org/10.1017/9781009157926>. [7]
- Gillingham, K. et K. Palmer (2014), « Bridging the energy efficiency gap: Policy insights from economic theory and empirical evidence », *Review of Environmental Economics and Policy*, vol. 8/1, pp. 18-38, <https://doi.org/10.1093/reep/ret021>. [26]
- Gomm, S. et al. (2022), *Swiss Environmental Panel Seventh Survey Wave: Baseline Survey*, ETH Zurich ISTP, <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000572916>. [25]
- Guo, J., C. Li et C. Wei (2021), « Decoupling economic and energy growth: aspiration or reality? », *Environ. Res. Lett.*, vol. 16, p. 44017, <https://doi.org/10.1088/1748-9326/abe432>. [5]
- Leard, B., J. Linn et K. Springel (2019), « Pass-through and welfare effects of regulations that affect product attributes », *Resources for the Future Working Paper 19-07*, <https://www.rff.org/publications/working-papers/pass-through-and-welfare-effects/> (consulté le 6 février 2023). [24]
- Liddle, B. et H. Huntington (2020), « Revisiting the income elasticity of energy consumption: A heterogeneous, common factor, dynamic OECD and non-OECD country panel analysis », *The Energy Journal*, vol. 41/3, <https://doi.org/10.5547/01956574.41.3.blid>. [23]

- Liddle, B., R. Smyth et X. Zhang (2020), « Time-varying income and price elasticities for energy demand: Evidence from a middle-income panel », *Energy Economics*, vol. 86, p. 104681, <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2020.104681>. [22]
- OCDE (2021), *Environment at a Glance Indicators-Air quality Air quality*, OCDE. [4]
- OCDE (2013), *Greening Household Behaviour: Overview from the 2011 Survey*, Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264181373-en>. [10]
- Rivers, N. (2018), *Leveraging the smart grid: The effect of real-time information on consumer decisions*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/6ad4d5e3-en>. [12]
- Wood, B. et A. Vedlitz (2007), « Issue Definition, Information Processing, and the Politics of Global Warming », *American Journal of Political Science*, vol. 51/3, pp. 552-568, <https://doi.org/10.1111/J.1540-5907.2007.00267.X>. [18]

Notes

¹ Au cours de la même période, le PIB mondial par habitant a augmenté à un taux annuel de 3.9 %, ce qui semble indiquer qu'une augmentation de 1 % du revenu est associée à une hausse de la demande d'électricité d'environ 0.4 %. Toutefois, ces changements relatifs ne doivent pas être interprétés comme une mesure équivalente à l'élasticité. Liddle, Smyth et Zhang (2020^[22]) ont estimé que les élasticités des revenus dans 26 pays de l'OCDE sont comprises entre 0.6 et 0.8. Liddle et Huntington (2020^[23]) ont observé une élasticité de la demande énergétique par rapport au PIB de 0.7 % pour 37 pays de l'OCDE et pour 41 autres pays, sans indication de variation notable d'un pays à l'autre ni d'un niveau de revenu à l'autre à l'intérieur des pays.

² Voir l'Annexe B sur la conception et la réalisation de l'Enquête EPIC et sur la qualité du panel de répondants.

³ La variation des échantillons ainsi que de la formulation de certaines questions empêchent une comparaison directe des résultats entre les différentes éditions.

⁴ Le coût mensuel tel qu'il ressort de l'Enquête EPIC n'inclut pas le coût amorti des investissements dans les technologies énergétiques à faibles émissions (c'est-à-dire les coûts d'installation).

⁵ Les résultats des trois éditions de l'enquête ne sont pas strictement comparables en raison de différences dans la taille et la représentativité des échantillons ainsi que dans la formulation des questions, mais les importantes différences observées au fil du temps peuvent indiquer une tendance générale.

⁶ Le stockage dans des accumulateurs permet de lisser les fluctuations de l'approvisionnement provenant de sources renouvelables et accroît ainsi la fiabilité de ces sources. Il permet également aux ménages de stocker l'électricité qu'ils produisent eux-mêmes. Les répondants ont été interrogés sur le stockage par batterie d'une manière générale, c'est-à-dire sans lien avec l'autoproduction d'électricité.

⁷ Le questionnaire donnait aux répondants la possibilité d'indiquer que l'installation des équipements n'était pas possible en sélectionnant la réponse « C'est impossible (ce n'est pas réalisable dans ma maison/mon appartement/mon quartier et/ou il incomberait à mon bailleur de l'installer) ».

⁸ Certaines données indiquent que les contraintes de ressources peuvent amplifier la myopie des consommateurs (c'est-à-dire la tendance à privilégier certains types de décisions ou un rapport coûts-avantages à court terme, plutôt qu'à long terme) dans le contexte des décisions d'investissement (Damigos et al., 2021^[27]; Leard, Linn et Springel, 2019^[24]). Cette tendance pourrait également affecter les investissements dans les technologies énergétiques à faibles émissions (Gillingham et Palmer, 2014^[26]).

⁹ Ce résultat pourrait refléter le fait que les personnes vivant en appartement ont moins besoin de chauffage que celles vivant dans une maison individuelle. Il pourrait aussi être le signe de corrélations entre le type de logement et des variables comme le revenu et le statut de locataire ou de propriétaire. Le revenu a une incidence sur les ressources financières disponibles pour effectuer des investissements initiaux dans des technologies énergétiques à faibles émissions, tandis que le statut de propriétaire ou de locataire influe sur l'horizon temporel et l'ampleur des avantages potentiels de tels investissements.

¹⁰ Dans la mesure où les ménages modestes sont aussi des locataires, le principal obstacle aux technologies à faibles émissions sera la faisabilité, plutôt que le coût.

¹¹ Le questionnaire donnait aux répondants la possibilité d'indiquer que l'installation des équipements n'était pas possible en sélectionnant la réponse « C'est impossible (ce n'est pas réalisable dans ma maison/mon appartement/mon quartier et/ou il incomberait à mon bailleur de l'installer) ».

¹² Bien que plus faible, ce résultat est comparable à celui de la septième édition du Panel suisse de l'environnement (Gomm et al., 2022^[25]), réalisée entre mai et août 2021, qui a montré que 60 % des répondants étaient d'accord ou fortement d'accord avec l'énoncé suivant : « Une taxe sur le CO₂ est un moyen approprié de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse ».

3 Comportement des ménages et transport

Les transports sont à ce jour responsables d'environ un quart des émissions mondiales de gaz à effet de serre, et entraînent bien d'autres coûts environnementaux, sanitaires et sociaux. Ce chapitre analyse les choix des ménages en matière de transport, en se basant sur les réponses fournies à l'Enquête de 2022 sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (EPIC). Il explore les tendances en matière d'utilisation des transports publics, de modes de transport individuels, et de déplacements aériens. Il évalue également les facteurs qui permettent aux ménages de faire des choix de mobilité plus durables, et les implications pour les pouvoirs publics.

Principaux résultats

- **Détourner les ménages de l'utilisation des voitures thermiques est un défi, tant dans les zones rurales qu'urbaines.** La dépendance aux voitures est plus forte dans les zones rurales, même si l'utilisation de la voiture reste importante dans les zones urbaines où elle représente 50 % des trajets domicile-travail. Les proportions de navetteurs urbains qui utilisent une voiture particulière sont les plus élevées aux États-Unis (65 %), au Canada (56 %) et en Israël (56 %). Dans les neuf pays participant à l'enquête, 75 % des répondants déclarent qu'au moins un des membres de leur foyer utilise une voiture thermique de façon régulière. L'utilisation de la voiture thermique ne varie pas significativement selon le degré de préoccupation pour l'environnement, ce qui souligne l'ampleur de la dépendance des ménages vis-à-vis de la voiture particulière, ainsi que des contraintes et des désagréments associés à ce changement de comportement.
- **Rendre l'utilisation des transports publics plus facile et moins coûteuse peut contribuer à réduire la dépendance à la voiture et les impacts des activités de transport sur l'environnement, en particulier dans les zones urbaines.** Dans l'ensemble, 54 % des utilisateurs réguliers de voitures indiquent que l'amélioration des transports publics les encouragerait à moins prendre le volant. Ils souhaiteraient en particulier des services plus fréquents, des réseaux plus développés et des tarifs moins élevés. Pour les ménages qui n'utilisent pas de voiture, la disponibilité des transports publics en est une raison majeure.
- **L'adoption massive des voitures électriques est primordiale pour la décarbonation du secteur des transports, mais elle ne sera possible qu'avec la multiplication des infrastructures de charge.** Plus de 80 % des acheteurs potentiels de voiture prévoient d'en acheter une qui fonctionne au moins en partie aux carburants fossiles. Dans l'ensemble, 33 % des ménages déclarent qu'il n'y a pas de borne de recharge pour voiture électrique à moins de trois kilomètres de chez eux (de 22% aux Pays-Bas à 43 % en France). Informer le public de la disponibilité des infrastructures ainsi que des installations prévues, et à quelle échéance, pourrait renforcer l'intérêt des ménages pour les véhicules électriques et les inciter à envisager un futur achat.
- **Les taxes et autres redevances visant à décourager l'utilisation des voitures pourraient être mieux acceptées si elles étaient accompagnées d'investissements dans les transports publics.** Les mesures visant l'amélioration des systèmes de transport public reçoivent une large approbation dans tous les pays (de 72 % aux États-Unis à 84 % en Israël). Les ménages approuvent également de manière générale les subventions à l'achat d'une voiture à faibles émissions ou écoénergétique, la définition de normes d'efficacité plus strictes en matière de carburant pour les véhicules neufs et la mise en place de labels écologiques plus détaillés. En revanche, environ un tiers des ménages sont fermement opposés aux mesures dissuasives, comme une redevance par kilomètre parcouru (32 %), l'augmentation des frais de stationnement (31 %) ou une taxe sur les émissions de carbone (18 %). Il semble possible que l'opposition aux taxes et autres redevances pourrait ainsi être atténuée si les recettes produites étaient investies dans l'amélioration des transports publics, ainsi que des infrastructures pour la marche et le vélo. D'autres mesures (comme rendre plus abordable le coût des voitures électriques ou renforcer la capacité de recharge à domicile) seront nécessaires dans les zones rurales qui ne sont pas adaptées au développement des services de transport public.

3.1. Introduction

Les transports sont indispensables pour l'accessibilité et l'échange des biens, mais ils engendrent de nombreux coûts sociaux, sanitaires et environnementaux. Le secteur des transports est responsable d'environ un quart des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES). La quantité de dioxyde de carbone (CO₂) émise par le secteur est particulièrement difficile à réduire, car le nombre de propriétaires de voitures croît et les moteurs à combustion interne continueront de circuler pendant encore un certain temps (FIT, 2021^[1]). Outre les émissions, les activités de transport sont à l'origine d'autres externalités négatives comme la pollution atmosphérique locale, le bruit, les accidents et les embouteillages. Les coûts de la pollution atmosphérique pour la société sont plus élevés dans les zones fortement encombrées, qui sont aussi généralement densément peuplées. En 2015, les activités de transport de marchandises et de passagers ont été à l'origine de plus de 50 % des émissions mondiales d'oxyde d'azote (NO_x), de 30 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 20 % des émissions de composés organiques volatiles (COV) et de 15 % des émissions de dioxyde de soufre (SO₂) (AIE, 2016^[2]). Les coûts en bien-être par an et par habitant imputables à la pollution de l'air dans les pays de l'OCDE ont été estimés à 1 280 USD en 2015, chiffre qui devrait atteindre 1 650 USD en 2060¹ (OCDE, 2016^[3]). Les embouteillages donnent également lieu à des pertes de temps et à du gaspillage de carburant qui représentent des coûts importants (Goodwin, 2004^[4]).

L'analyse effectuée par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) indique que les stratégies axées sur la demande peuvent réduire les émissions de GES du secteur des transports terrestres de 67 % (GIEC, 2022^[5]). L'aménagement urbain peut réduire les kilomètres-véhicules parcourus, par exemple en réaffectant les rues et les espaces de stationnement aux transports en commun ou aux pistes cyclables, ce qui permettrait d'économiser du carburant et de réduire les émissions (FIT, 2021^[6]). L'arrivée de nouvelles technologies joue également un rôle majeur. L'interdiction des véhicules à moteur à combustion interne classiques et la définition d'objectifs pour la voiture électrique pourraient réduire les émissions de GES du secteur de 30 % à 70 % (GIEC, 2022^[5]). À l'échelle des individus, vivre sans voiture et éviter les vols long-courrier sont les deux décisions qui auront le plus d'impact sur la réduction des émissions. L'adoption des transports publics et des véhicules électriques à batterie présentent également un fort potentiel d'atténuation (GIEC, 2022^[5]). Dans les villes, la baisse de l'utilisation des voitures thermiques et une mobilité plus active permettront aussi d'améliorer la qualité de l'air (Creutzig et al., 2022^[7]).

Des politiques efficaces de décarbonation des transports sont indispensables pour assurer un futur plus durable au secteur. Ces mesures doivent notamment promouvoir la réduction des trajets non nécessaires, l'adoption de modes de transport moins polluants, l'amélioration de l'efficacité énergétique et la démocratisation des voitures électriques et des carburants à faibles émissions de carbone (FIT, 2021^[1])². Ces changements contribueront à minimiser la demande globale en transport, à réduire l'utilisation des véhicules motorisés et à diminuer l'intensité d'émission du kilomètre-passager parcouru moyen.

L'adoption de nouveaux comportements peut se faire selon différentes échelles de temps (Weis et al., 2010^[8]). Certains changements s'opèrent immédiatement et sans coût financier trop important, comme adopter un mode de transport différent pour un trajet particulier, par exemple prendre le vélo plutôt que la voiture. Toutefois, les coûts personnels de tels changements (comme les inconvénients) peuvent être élevés (Gardner et Rebar, 2019^[9]). D'autres changements peuvent s'opérer sur le moyen terme, comme la décision d'acheter une voiture fonctionnant avec des carburants fossiles ou des carburants de substitution. Les changements qui s'inscrivent dans le long terme, qui concernent par exemple le lieu d'habitation et la distance domicile/travail, ont souvent d'importantes répercussions financières pour les individus, ainsi qu'un impact sur l'empreinte environnementale de l'activité de transport (OCDE, 2018^[10] ; OCDE, 2021^[11]).

Ces changements de comportement sont au cœur de l'évolution du secteur des transports. Les mesures destinées à réduire l'impact des activités de transport sur l'environnement ne seront efficaces que si les choix qui déterminent les habitudes de déplacement des ménages et leurs modes de transport sont bien compris. La dépendance à la voiture représente un défi particulier qui nécessitera d'importantes politiques transformatrices visant à canaliser les ménages vers les modes de transport durables et à réduire la demande de transport (OCDE, 2022^[12]). Les objectifs de l'action publique doivent notamment inclure :

- L'augmentation massive de la disponibilité et de l'accessibilité des transports publics et de la mobilité douce exigera des responsables politiques qu'ils comprennent les préférences des répondants en matière d'accessibilité et de commodité (FIT, 2021^[11] ; FIT, 2017^[13]). Cela leur sera utile pour mettre en place des services de qualité suffisante et proposer des mécanismes incitatifs adaptés et rentables en faveur des systèmes de transport public.
- La démocratisation des véhicules à carburant de substitution – comme les véhicules électriques à batterie, hybrides rechargeables et à hydrogène – dépendra de la façon dont les utilisateurs potentiels évalueront les caractéristiques relatives de ces véhicules par rapport à celles des voitures conventionnelles, comme le prix d'achat et les coûts d'utilisation. Il est par conséquent indispensable de mieux comprendre les préférences et les situations socioéconomiques des consommateurs, et leur rôle dans la demande de véhicules à carburant de substitution. Sur le long terme, les réglementations du côté de l'offre, comme l'interdiction de la vente de nouvelles voitures à moteur thermique, conditionneront fortement le choix des consommateurs (EPRS, 2022^[14]).

Ce chapitre fournit un aperçu des données recueillies sur les habitudes de mobilité des ménages lors de la troisième édition de l'Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (EPIC)³. Il explore en particulier :

- l'utilisation des transports publics et les voyages longue distance
- l'utilisation des voitures électriques et thermiques
- l'adhésion aux politiques de transport durable.

Pour chacun de ces domaines, le chapitre utilise des échantillons nationaux représentatifs pour analyser les différences dans les comportements et les attitudes des répondants en fonction de certaines variables telles que le niveau de revenu, le lieu et le type de résidence, le statut d'occupation du logement (propriétaire ou locataire) et le niveau de préoccupation pour l'environnement.

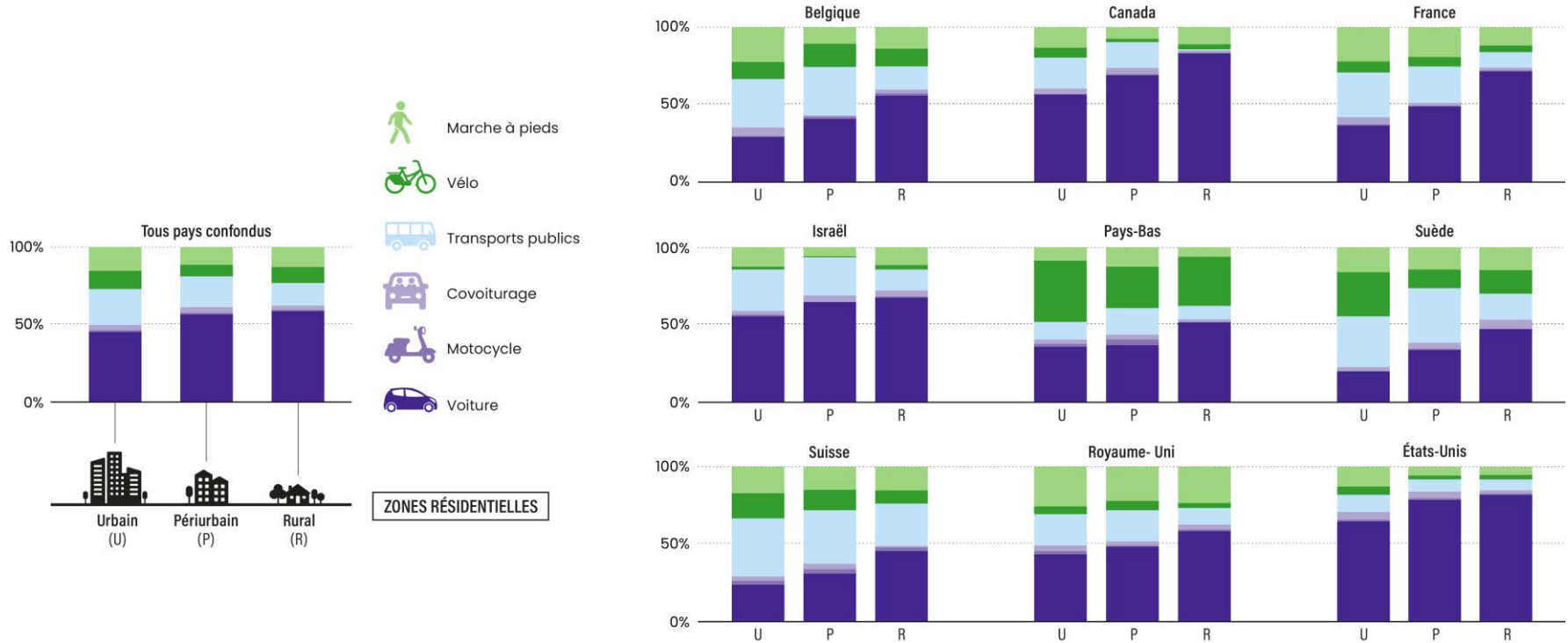
3.2. Utilisation des transports publics et voyages longue distance

3.2.1. Transports publics

Même si 50 % des répondants urbains utilisent les transports publics, la marche ou le vélo pour se rendre au travail, les autres utilisent des voitures thermiques (45 %), des cyclomoteurs (1 %) ou le covoiturage (4 %). D'importantes différences dans les modes de transport sont observées entre les zones urbaines, périurbaines et rurales (Graphique 3.1)⁴. Les différences dans les modes de transport en fonction des zones résidentielles semblent plus prononcées en France, où 71 % des ménages en zone rurale déclarent utiliser une voiture comme principal mode de déplacement domicile-travail, contre 49 % et 37% dans les zones périurbaines et urbaines, respectivement. C'est aux États-Unis que l'utilisation de la voiture est la plus courante, 82 % des ménages déclarant en utiliser une pour se rendre au travail en zone rurale, et 65 % en zone urbaine. L'utilisation de la voiture en zone périurbaine varie de 31 % en Suisse à 79% aux États-Unis. C'est aux Pays-Bas que le vélo est le plus utilisé dans les zones urbaines, périurbaines et rurales (39 %, 27 % et 32%, respectivement). Le plus grand pourcentage de répondants qui déclarent marcher pour se rendre au travail se trouve au Royaume-Uni (25 % des dans les zones urbaines et 23 % dans les zones rurales).

Graphique 3.1. Les ménages sont nombreux à utiliser des voitures thermiques

Pourcentage des répondants utilisant chaque mode comme leur principal moyen de transport domicile-travail



Note : La question posée aux répondants était : « Veuillez penser à vos trajets personnels. Comment vous rendez-vous généralement à chacune des activités suivantes ? Veuillez sélectionner votre mode de transport principal ». Lorsque les répondants ont répondu « Non applicable », ils n'étaient plus pris en compte. Les tailles des échantillons sont les suivantes : BEL : 603, CAN : 543, CHE : 732, FRA : 642, GBR : 555, ISR : 821, NLD : 647, SWE : 693, USA : 1 044.

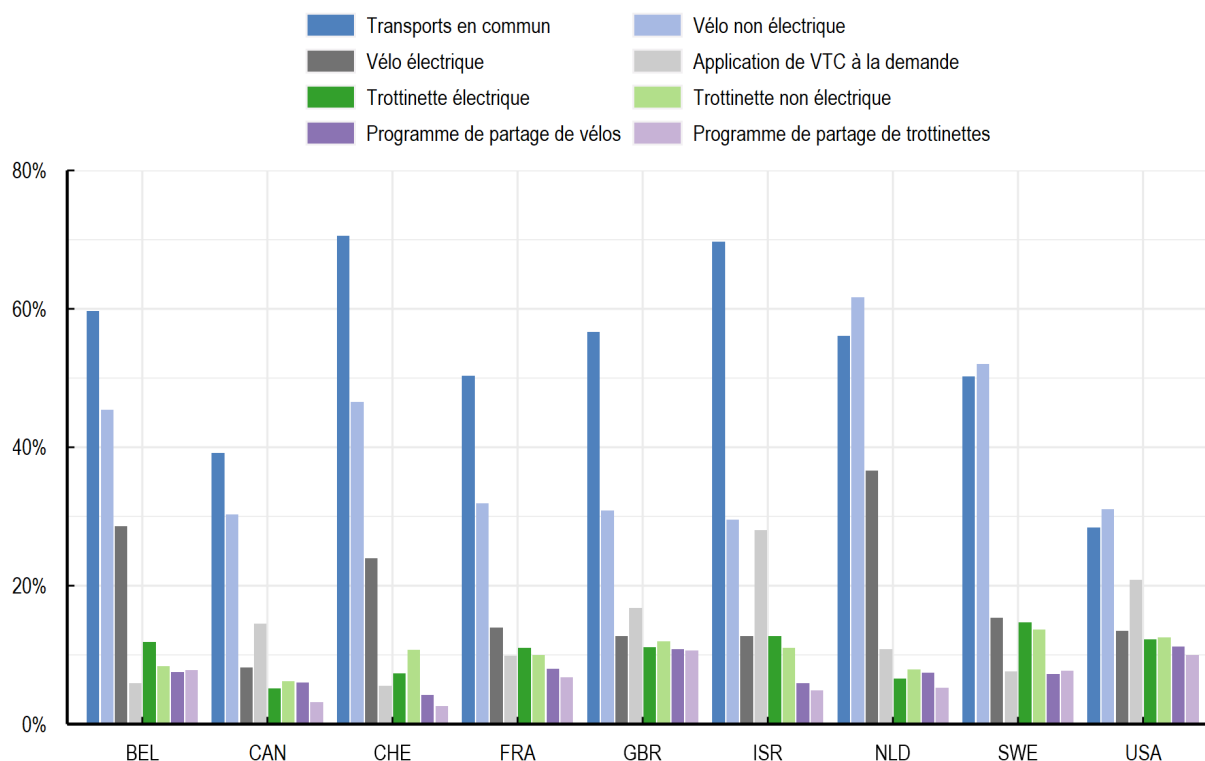
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/cwkoy3>

L'utilisation des transports publics varie fortement selon les pays et va de 71 % des ménages en Suisse à 28 % aux États-Unis (Graphique 3.2). Malgré ces variations, on relève plusieurs tendances d'utilisation de ces services dans les neuf pays considérés. Dans la plupart des pays, les ménages à faible revenu déclarent plus souvent une utilisation régulière des transports publics que les ménages plus aisés. En Suisse et aux États-Unis, toutefois, les ménages à revenu élevé semblent plus les utiliser que les ménages modestes⁵. À l'exception d'Israël, l'utilisation déclarée des transports publics est 10 % plus élevée chez les personnes affichant un degré élevé de préoccupation pour l'environnement.

Graphique 3.2. Les transports publics sont le mode de transport autre que la voiture le plus largement utilisé

Pourcentage de ménages utilisant régulièrement différents modes de transport



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Votre foyer utilise-t-il régulièrement certains des moyens de transport suivants (y compris ceux fournis par une entreprise) ? » Pour chaque mode de transport, les répondants pouvaient sélectionner « Oui, moi », « Oui, un autre membre de mon foyer », « Aucune de ces réponses » ou « Je ne sais pas ». Les deux dernières possibilités s'excluent mutuellement. Le graphique montre le pourcentage de répondants indiquant qu'eux-mêmes ou quelqu'un d'autre dans le foyer utilise le mode de transport.

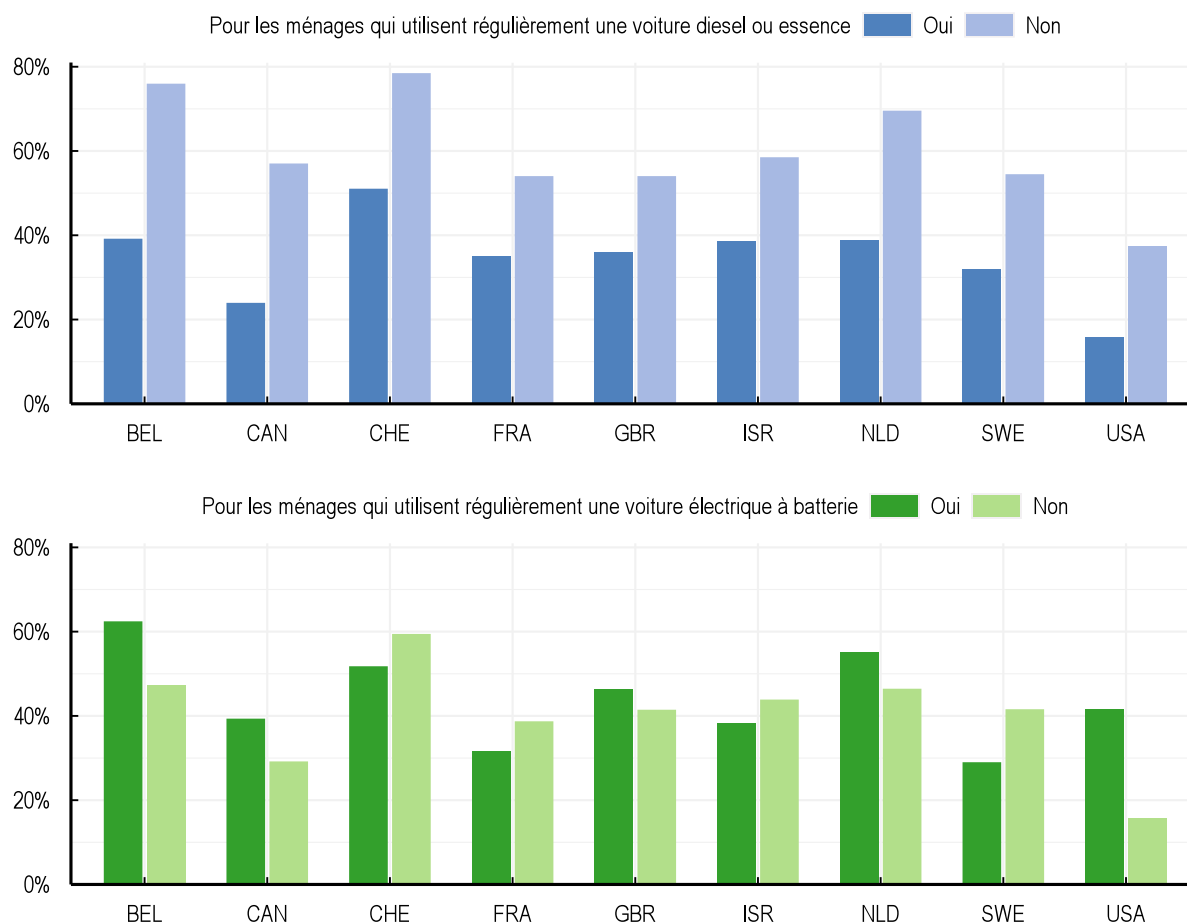
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/m92zcg>

Les données indiquent en outre que les ménages qui utilisent régulièrement des voitures thermiques ont moins tendance à utiliser les transports publics que ceux équipés de véhicules électriques (Graphique 3.3). Cette constatation peut traduire le fait que les ménages qui utilisent des voitures électriques sont également plus susceptibles de vivre en zone urbaine. En revanche, elle va à l'encontre de conclusions qui postulent que les premiers adeptes des voitures électriques habitent principalement dans des zones rurales ou périurbaines (Plötz et al., 2014^[15]).

Graphique 3.3. Les ménages possédant une voiture thermique utilisent moins les transports publics que ceux possédant une voiture électrique

Pourcentage de répondants qui déclarent utiliser régulièrement les transports publics



Note : la question posée aux répondants était la suivante : « Les membres de votre foyer utilisent-ils régulièrement les transports publics ? » Pour chaque mode de transport, les répondants pouvaient sélectionner « Oui, moi », « Oui, un autre membre de mon foyer », « Aucune de ces réponses » ou « Je ne sais pas ». Les deux dernières possibilités s'excluent mutuellement. Le graphique montre le pourcentage de répondants qui ont indiqué « Oui, moi ». Les répondants sont groupés en fonction de l'utilisation régulière de voitures électriques à batterie ou thermiques. La question posée aux répondants était la suivante : « Vous ou un autre membre de votre foyer utilise-t-il régulièrement certains des moyens de transport suivants (y compris ceux fournis par une entreprise) ? Merci de sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent ».

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/7nxyg0>

En ce qui concerne la possibilité de réduire l'utilisation de la voiture, 54 % des utilisateurs réguliers de voitures indiquent que des transports publics de meilleure qualité les encourageraient à moins prendre le volant (Tableau 3.1). Ce pourcentage est le plus élevé en Israël (66 %) et le plus bas au Canada et aux États-Unis (44 % et 42 %). Parmi ces répondants, 35 % vivent en zone urbaine.

Tableau 3.1. Des transports publics de meilleure qualité encourageraient 54 % des utilisateurs de voitures à moins prendre le volant.

Pourcentage de répondants indiquant que des transports publics de meilleure qualité les encourageraient à moins prendre leur voiture

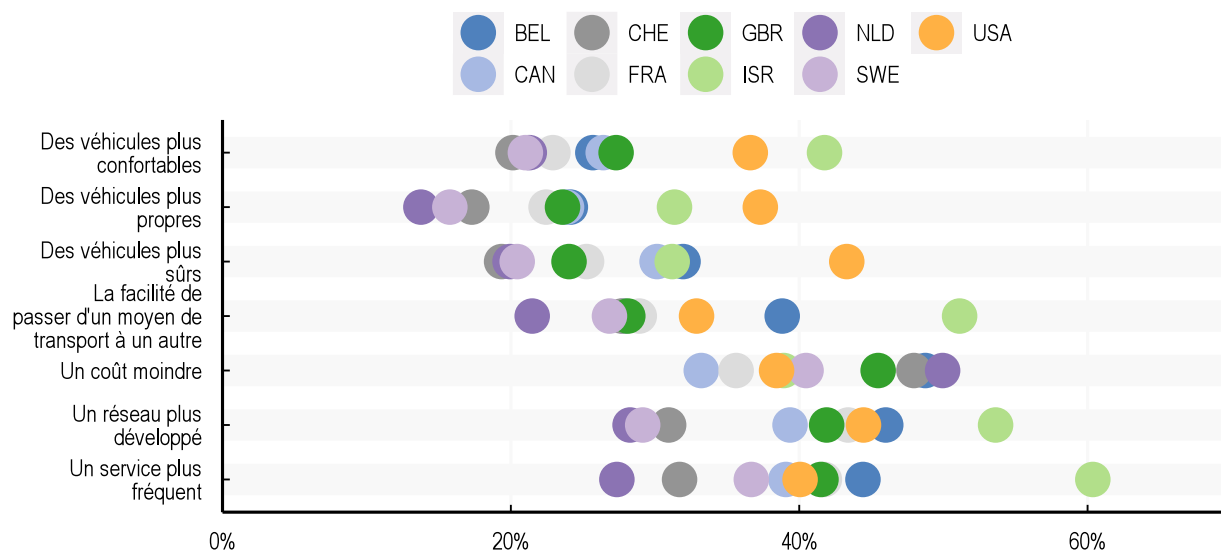
Pays	Oui	Taille des échantillons
Tous les pays	54 %	7 227
BEL	57 %	737
CAN	44 %	777
CHE	58 %	707
FRA	65 %	765
GBR	63 %	670
ISR	66 %	732
NLD	52 %	736
SWE	54 %	604
USA	42 %	1 499

Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Le fait d'avoir de meilleurs services de transports en commun (p. ex. plus fréquents, plus accessibles, etc.) vous inciterait-il à moins utiliser une voiture ? » La question n'a été posée qu'aux répondants ayant indiqué qu'ils utilisaient une voiture. Les tailles d'échantillons étaient les suivantes : BEL : 737, CAN : 777, CHE : 707, FRA : 765, GBR : 670, ISR : 732, NLD : 736, SWE : 604, USA : 1499.

Des transports moins chers, plus fréquents et plus développés sont les principales améliorations citées par les répondants lorsqu'on leur demande ce qui les inciterait à moins utiliser leur voiture (Graphique 3.4)⁶. Globalement dans les neuf pays, 42 % des répondants considèrent « Très important » que les transports publics soient moins chers. Ce pourcentage est le plus élevé en Belgique et aux Pays-Bas, à 49% et 50 %, respectivement. Des services plus fréquents sont également considérés comme un facteur important (41 % en moyenne) et en particulier en Israël (60 %). C'est en Israël que la facilité de passer d'un mode de transport à un autre est considérée la plus importante. La propreté et la sécurité sont moins souvent citées, sauf aux États-Unis, où les répondants les considèrent aussi importantes que d'autres facteurs. Les facteurs susceptibles d'accroître le sentiment d'insécurité dans les transports publics sont notamment le faible nombre d'usagers ou des services trop peu fréquents. Il convient de noter que certains aspects des transports publics peuvent ne pas être classés parmi les plus importants parce que les répondants sont déjà satisfaits du niveau actuel de service. En conséquence, les différences dans les réponses peuvent refléter des différences tant dans le niveau de prestation des services que dans les préférences individuelles.


Graphique 3.4. Mesures qui encourageraient les répondants à utiliser les transports publics plutôt que leur voiture

Pourcentage d'utilisateurs de voitures citant les améliorations aux services de transport qui seraient essentielles pour les encourager à moins prendre le volant



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Vous avez indiqué que le fait d'avoir de meilleurs services de transports en commun vous inciterait à moins utiliser une voiture. Quels aspects des transports en commun vous inciteraient le plus à changer vos habitudes de conduite ? ». Les répondants classaient l'importance de chaque aspect sur une échelle de cinq points allant de « Pas du tout important » à « Très important ». La question n'a été posée qu'aux répondants ayant indiqué que leur foyer utilisait régulièrement une voiture et que des transports publics de meilleure qualité les inciteraient à moins prendre le volant. Les tailles d'échantillons étaient les suivantes : BEL : 424, CAN : 339, CHE : 419, FRA : 490, GBR : 420, ISR : 484, NLD : 381, SWE : 318, USA : 611.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/j8e7s5>

3.2.2. Voyages longue distance

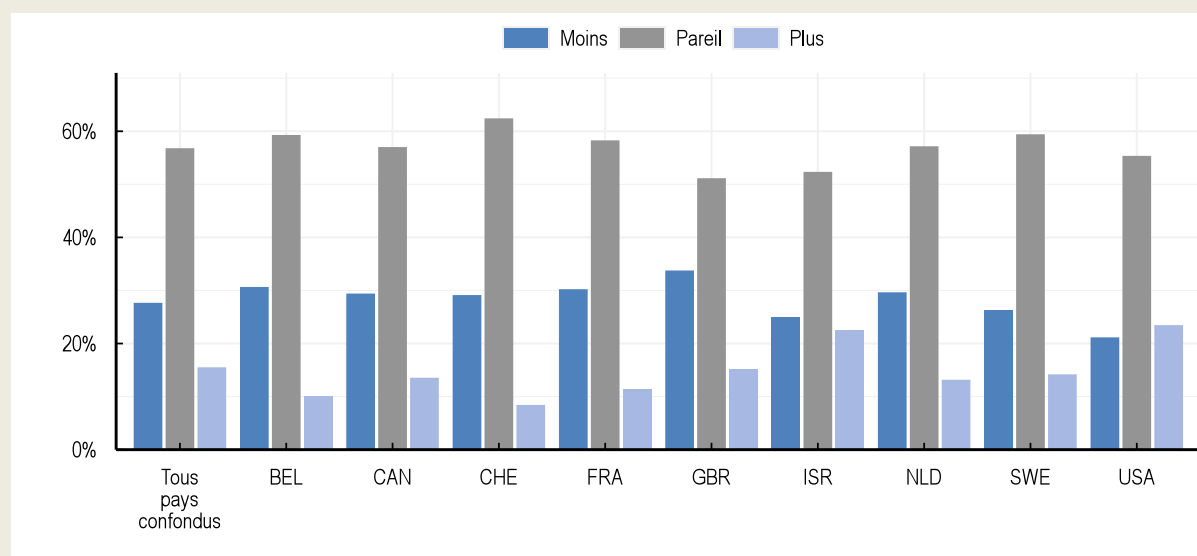
Les modes utilisés pour les voyages longue distance varient également en fonction des pays. En moyenne, 37 % des trajets longue distance sur une année sont faits en voiture, 16 % en train, 15 % en bus, et 11 % en avion. Les répondants en Israël, ainsi que ceux des pays européens, déclarent faire en moyenne 1,75 à 2 trajets longue distance en train par an. La Suisse fait figure d'exception ici, avec en moyenne 3,5 trajets de ce type par an. Les trajets en train sont moins fréquents au Canada (0.5 par an) et aux États-Unis (0.9). Ces variations reflètent la situation de l'offre de services ferroviaires à grande vitesse en Amérique du Nord par rapport à l'Europe et à Israël (AIE, 2019^[16]). En moyenne sur l'ensemble des pays, les répondants font de 1 à 2.3 trajets de longue distance pour les loisirs en bus, et de 1 à 1.6 trajet en avion par an. Encadré 3.1 L'Encadré 3.1 présente les résultats d'enquêtes sur l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les voyages aériens.

Encadré 3.1. Les répondants pensent prendre un peu moins l'avion après la pandémie de COVID-19

Les répondants ont indiqué s'ils pensaient changer la fréquence de leurs voyages aériens à la suite de la pandémie de COVID-19. En accord avec les tendances actuellement observées dans le secteur aérien (OACI, 2023^[17]), 57 % des répondants dans l'ensemble des pays pensent faire le même nombre de trajets aériens par an qu'avant la pandémie de COVID-19 (Graphique 3.5). Dans tous les pays sauf les États-Unis, 33 % des répondants en moyenne pensent faire moins de trajets aériens, tandis que 14 % pensent en faire plus. Les résultats sont similaires tant pour les vols courts que pour les vols longs.


Graphique 3.5. Les prévisions de voyages aériens de la plupart des répondants ne sont pas affectées par la pandémie de COVID-19

Pourcentages moyens pour les voyages courte et longue distance



Note : Les questions posées aux répondants étaient les suivantes : « Par rapport à avant la pandémie de COVID-19, à quelle fréquence prévoyez-vous de prendre l'avion pour de longs trajets (plus de 200 km) une fois que la pandémie sera endiguée ? » et « Par rapport à avant la pandémie de COVID-19, à quelle fréquence pensez-vous utiliser les moyens de transport suivants pour de courts trajets (moins de 200 km) une fois que la pandémie sera endiguée ? ».

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/2oqf14>

3.3. Utilisation des voitures électriques et thermiques par les ménages

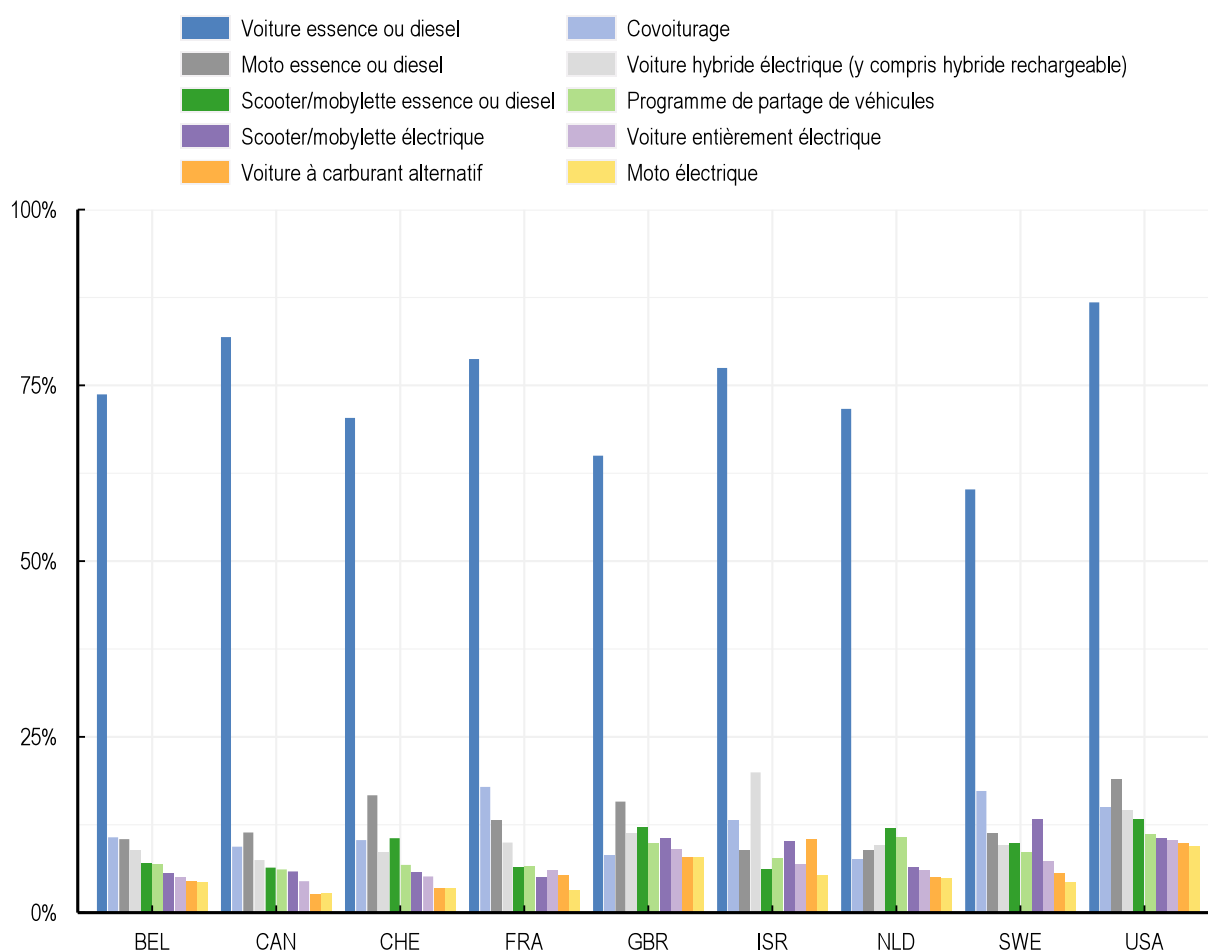
3.3.1. Utilisation des voitures thermiques

Les répondants déclarent utiliser un large éventail de types de véhicules (Graphique 3.6), mais la grande majorité utilisent des deux-roues ou des voitures à moteur thermique, et plus de 80 % des acheteurs

potentiels de voitures ont toujours l'intention d'acheter un véhicule qui fonctionne au moins en partie aux carburants fossiles. En moyenne, 75 % des ménages déclarent qu'au moins un membre du foyer utilise une voiture thermique de manière régulière (de 60 % en Suède à 87 % aux États-Unis). Même si tous les répondants n'utilisent pas nécessairement ces véhicules en tant que principal moyen de déplacement ou avec la même intensité, ces chiffres confirment que la voiture thermique reste un moyen de transport très présent pour la plupart des ménages. Ainsi, si l'électrification de la flotte de véhicules particuliers doit apporter des bienfaits considérables sur le plan climatique, il faudra pour atteindre cet objectif une adoption de grande ampleur de la voiture électrique par les ménages. En moyenne, 7 % des ménages déclarent qu'au moins un membre de leur foyer utilise régulièrement une voiture électrique à batterie, de 4 % au Canada à 10 % aux États-Unis⁷.

Graphique 3.6. Environ 75 % des ménages utilisent régulièrement une voiture thermique

Pourcentage de répondants indiquant qu'ils utilisent régulièrement différents types de voitures



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Vous ou un membre de votre foyer utilisez-vous régulièrement certains des moyens de transport suivants (y compris ceux fournis par une entreprise) ? Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent ».

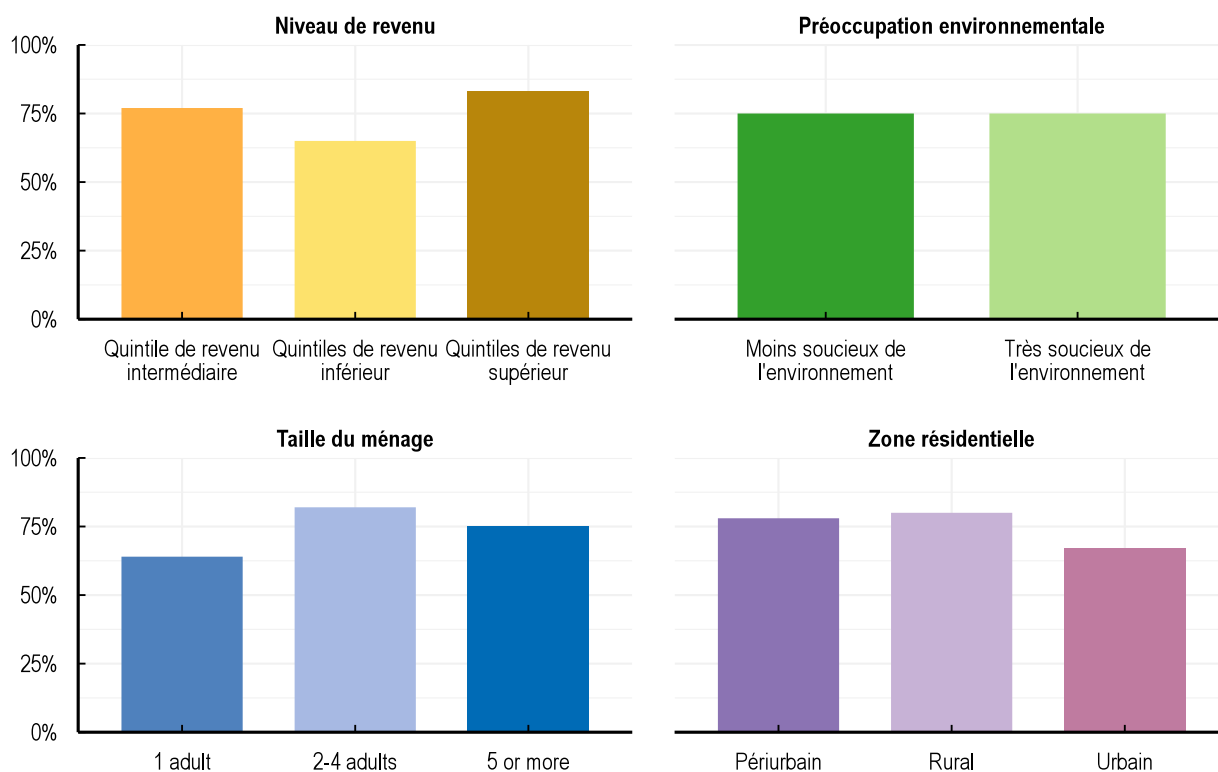
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/w4en29>

L'utilisation des voitures thermiques semble plus élevée pour les ménages à revenu élevé que pour ceux à faible revenu (Graphique 3.7), ce qui vient confirmer les éléments empiriques existants. Les ménages d'une seule personne déclarent un usage moins fréquent de la voiture thermique (64 % en moyenne) que ceux comptant de deux à quatre adultes (82 %). Les exceptions sont les États-Unis, le Canada et Israël, où l'utilisation déclarée n'augmente que légèrement avec le nombre d'adultes dans le foyer. Dans la majorité des pays toutefois, l'utilisation déclarée de la voiture diminue dans les ménages de cinq adultes ou plus. Les ménages avec et sans enfants ne déclarent pas de niveaux sensiblement différents d'utilisation de la voiture thermique. Dans tous les pays, les ménages urbains déclarent une utilisation moindre que celle des ménages ruraux.


Graphique 3.7. Le revenu des ménages semble être le facteur principal de l'utilisation des voitures thermiques

Pourcentage des ménages qui utilisent régulièrement une voiture thermique



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Vous ou un membre de votre foyer utilisez-vous régulièrement certains des moyens de transport suivants (y compris ceux fournis par une entreprise) ? Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent ». Les quintiles de revenu inférieur renvoient aux quintiles de revenu 1 et 2, le quintile de revenu intermédiaire renvoie au quintile de revenu 3, et les quintiles de revenu supérieur renvoient aux quintiles de revenu 4 et 5.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/ynawf6>

On relève certaines exceptions à l'échelle des pays. Aux États-Unis, aucune différence en fonction du niveau de revenu n'est observée quant à l'utilisation d'une voiture thermique, et seules de petites différences sont relevées entre les zones urbaines et rurales. On observe en Israël que de petites différences en fonction du lieu de résidence. Globalement dans l'ensemble des pays, et malgré son impact sur l'environnement, l'utilisation des voitures thermiques ne varie pas beaucoup en fonction du degré de préoccupation environnementale. La plus grande différence (7 points de pourcentage) est relevée en Suisse.

Ces résultats révèlent le degré de dépendance des ménages vis-à-vis des voitures particulières pour leurs déplacements, ainsi que les contraintes et les inconvénients liés à un changement de comportement. Dans les zones urbaines, l'action publique peut chercher à réduire l'utilisation des voitures thermiques en améliorant la commodité des solutions de transport public. Dans les zones où les solutions pour remplacer les déplacements en voiture sont moins nombreuses, les politiques peuvent encourager un passage à la voiture électrique en multipliant les infrastructures de charge et en la rendant plus abordable.

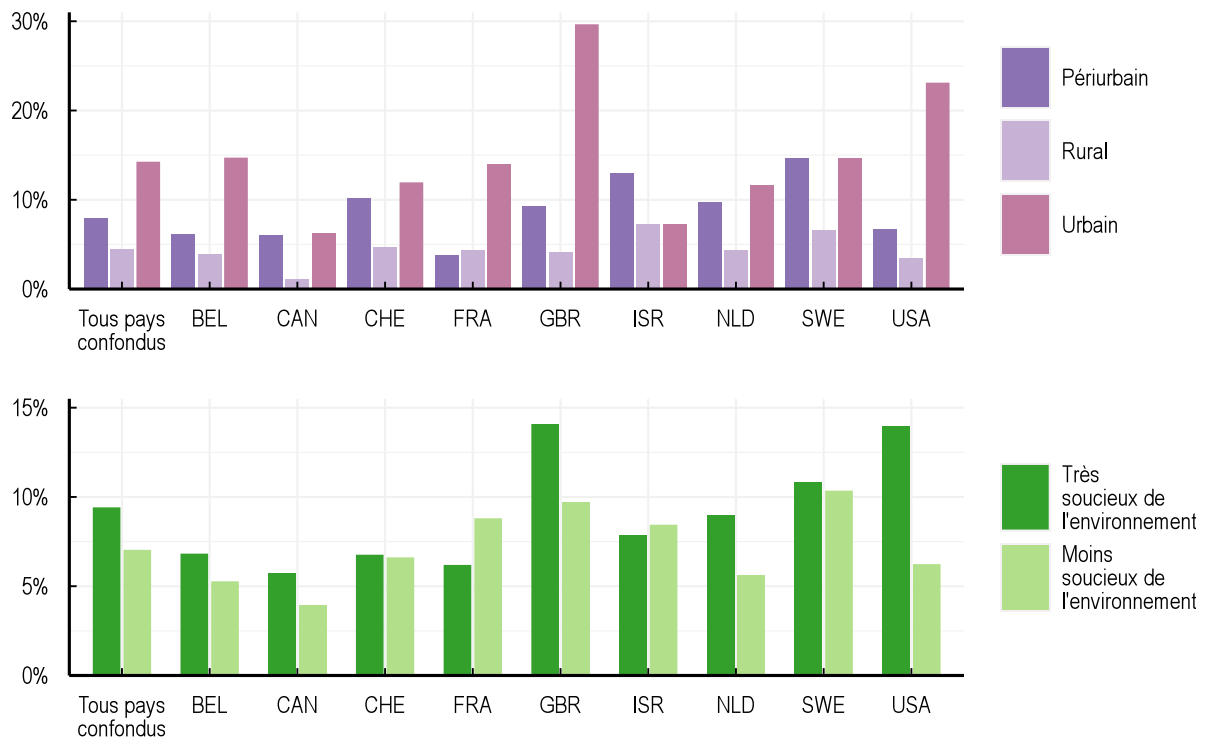
3.3.2. Utilisation des voitures électriques

Alors que les utilisateurs des transports publics semblent davantage préoccupés par l'environnement que les non-utilisateurs dans tous les pays, c'est moins le cas pour les utilisateurs de voitures électriques (Graphique 3.8)⁸. En général, ceux qui sont préoccupés par l'environnement déclarent une utilisation de la voiture électrique seulement légèrement supérieure (9 %) que ceux qui ne le sont pas (7%). Cette tendance ne se retrouve pas dans tous les pays. La préoccupation pour l'environnement est plus fortement associée à l'utilisation de voitures électriques aux États-Unis, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas, où l'on observe des différences de 4 à 8 points de pourcentage entre ces groupes. On constate en revanche peu de différences en Suisse, en Israël et en Suède. En France, un plus grand pourcentage de personnes peu préoccupées par l'environnement (9 %) déclarent utiliser régulièrement une voiture électrique que celles davantage préoccupées (6 %). Une plus forte proportion de répondants (14 %) déclarent utiliser des voitures électriques dans les zones urbaines que dans les zones périurbaines et rurales (8 % et 4 %, respectivement).

On relève une association positive entre l'utilisation des voitures électriques et le revenu au Canada et aux États-Unis, ce qui vient confirmer les données factuelles existantes (Sovacool et al., 2019_[18]). Cette association n'est cependant pas observée dans d'autres pays. En fait, les ménages dans les quintiles de revenu inférieur en Suisse, en France, en Israël, aux Pays-Bas et en Suède déclarent une plus grande utilisation de la voiture électrique que ceux des quintiles de revenu supérieur. Ce résultat pourrait s'expliquer par le fait que des ménages utilisent régulièrement une voiture électrique dans le cadre d'un système de partage de voiture, sans en posséder une (Münzel et al., 2020_[19]). Les observations découlant de l'enquête pourraient également refléter des différences de coûts selon les régions entre les voitures thermiques et électriques après prise en compte des incitations des pouvoirs publics (AIE, 2022_[20]). Enfin, parmi les utilisateurs de voitures, les hommes déclarent généralement une utilisation de voiture électrique par le ménage plus importante que les femmes (11 % et 6 % respectivement). Cette constatation confirme également des données factuelles existantes, qui laissent penser que les hommes et les femmes n'ont pas le même niveau d'utilisation et de détention de voiture, ni les mêmes préférences concernant les caractéristiques des véhicules (Sovacool et al., 2019_[21]).

Graphique 3.8. Les citoyens et les individus soucieux de l'environnement sont plus susceptibles de déclarer une utilisation régulière de voitures électriques.

Pourcentage de ménages qui utilisent régulièrement une voiture électrique parmi les ménages utilisant une voiture



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Vous ou un membre de votre foyer utilise-t-il régulièrement une voiture entièrement électrique ? » Le graphique montre le pourcentage de répondants qui ont indiqué « Oui ».

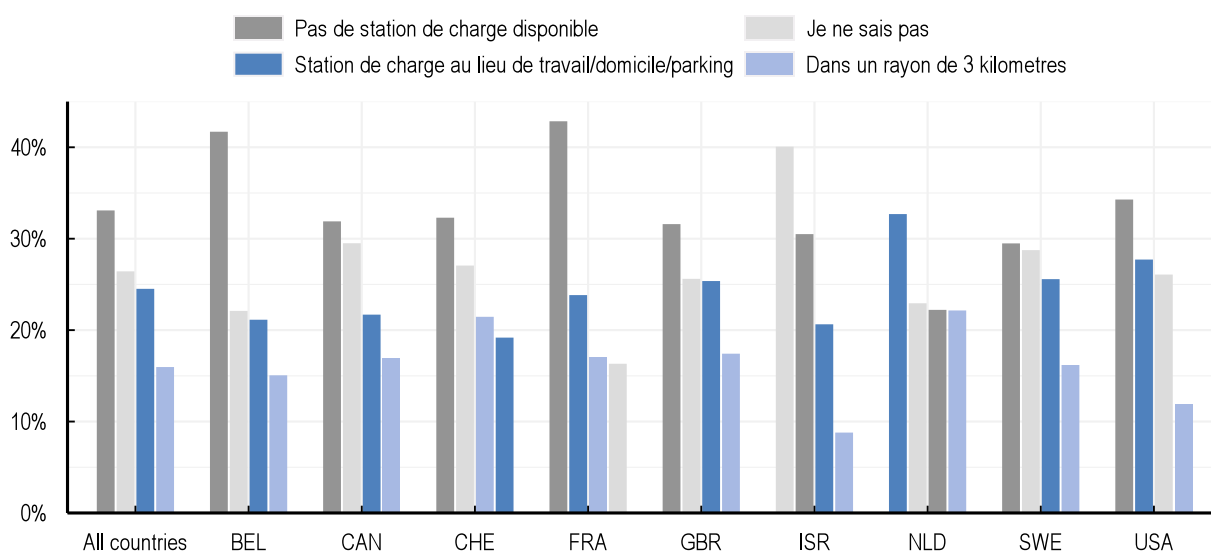
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/veg946>

Dans l'ensemble, 33 % des répondants déclarent qu'il n'y a pas de borne de recharge pour voitures électriques à moins de trois kilomètres de leur domicile (Graphique 3.9), et encore 26 % ne savent pas s'il y en a (jusqu'à 40 % en Israël)⁹. La disponibilité des bornes de recharge semble la plus élevée aux Pays-Bas, où 33 % des répondants déclarent qu'il y a une borne disponible là où ils stationnent habituellement leur véhicule (à domicile, au travail ou dans un parking). L'absence quasi-totale d'utilisateurs de voiture électrique parmi ceux qui ont peu accès aux infrastructures de charge confirme l'importance de ces dernières pour favoriser l'utilisation des voitures électriques (Hardman et al., 2018^[22]). Certaines données indiquent que les inquiétudes, notamment liées à l'autonomie, concernant l'utilisation des voitures électriques disparaissent largement lorsque les détenteurs de véhicule passent à l'électrique (AAA, 2020^[23]).

Graphique 3.9. L'accès aux infrastructures de recharge est une préoccupation majeure

Pourcentage des répondants déclarant la disponibilité des bornes de recharge



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Veuillez sélectionner les affirmations qui décrivent le mieux la disponibilité des bornes de recharge pour voitures électriques près de chez vous. » Les répondants pouvaient : i) sélectionner une ou plusieurs des réponses « Aucune borne disponible », « Charge au domicile/au travail/dans un parking » et « Dans un rayon de 3 km », ou ii) indiquer « Je ne sais pas ». Les répondants qui déclarent que la charge est possible à la fois au domicile/au travail/dans un parking et dans un rayon de 3 km sont comptabilisés dans le groupe « Au domicile/au travail/dans un parking ». Note : La multiplication des bornes de recharge est actuellement une priorité des pouvoirs publics dans beaucoup de pays. Les résultats de l'enquête reflètent la disponibilité de tels équipements en juin/juillet 2022. Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

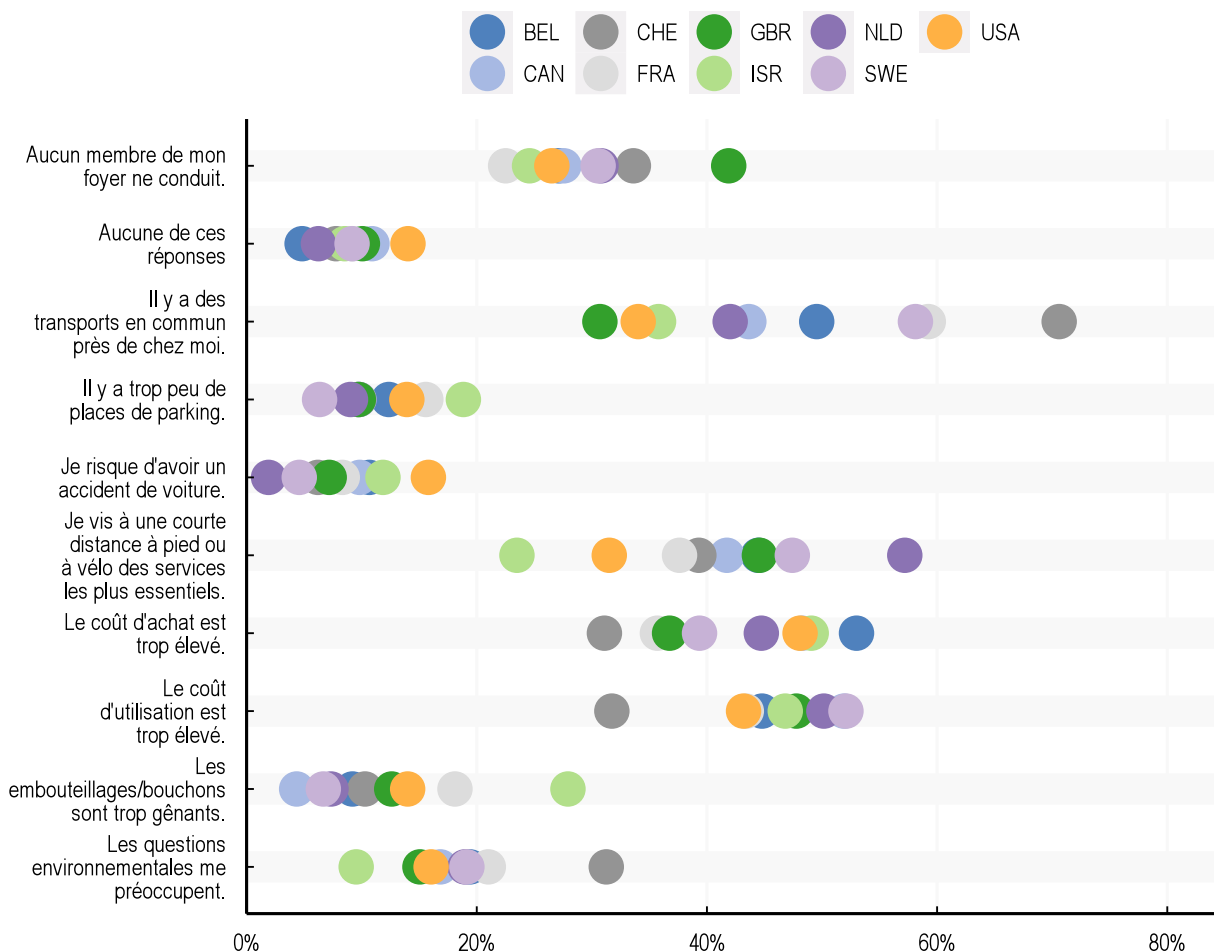
StatLink  <https://stat.link/0m38sk>

3.3.3. Raisons pour lesquelles les ménages n'utilisent pas de voiture

Dans l'ensemble, 24 % des répondants déclarent que leur ménage n'utilise pas de voiture thermique de manière régulière. Parmi ces derniers, 48 % citent la proximité des transports publics comme la principale raison de ne pas se déplacer en voiture (de 31 % au Royaume-Uni à 71 % en Suisse). Par ailleurs, 46 % (de 32 % en Suisse à 52 % en Suède et au Canada) considèrent que les coûts d'utilisation élevés constituent un facteur important (Graphique 3.10). Le fait de disposer de services de base accessibles à pied ou à vélo était important pour 42 % des répondants en moyenne (jusqu'à 57 % aux Pays-Bas). Le coût d'achat élevé figurait parmi les principales raisons pour 42 % de cet échantillon. Les convenances personnelles, plutôt que les préoccupations environnementales, semblent fortement influencer les comportements en matière de transport, ces dernières n'étant citées que par 19 % de l'échantillon.

Graphique 3.10. Les ménages qui ne se déplacent pas en voiture l'expliquent souvent par son coût élevé et par l'accessibilité des transports publics

Pourcentage de non-utilisateurs de voitures qui citent ces raisons comme étant importantes



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Veuillez classer jusqu'à trois raisons principales, de 1 (la plus importante) à 3 (la troisième plus importante) pour lesquelles votre ménage n'utilise pas de voiture. » Pour chaque pays, seules les trois réponses les plus fréquemment citées sont indiquées. Seuls les répondants ayant indiqué que leur ménage n'utilisait pas de voiture ont été invités à répondre à cette question. Les tailles d'échantillons étaient les suivantes : BEL : 138, CAN : 98, CHE : 177, FRA : 112, GBR : 219, ISR : 136, NLD : 146, SWE : 246, USA : 116.

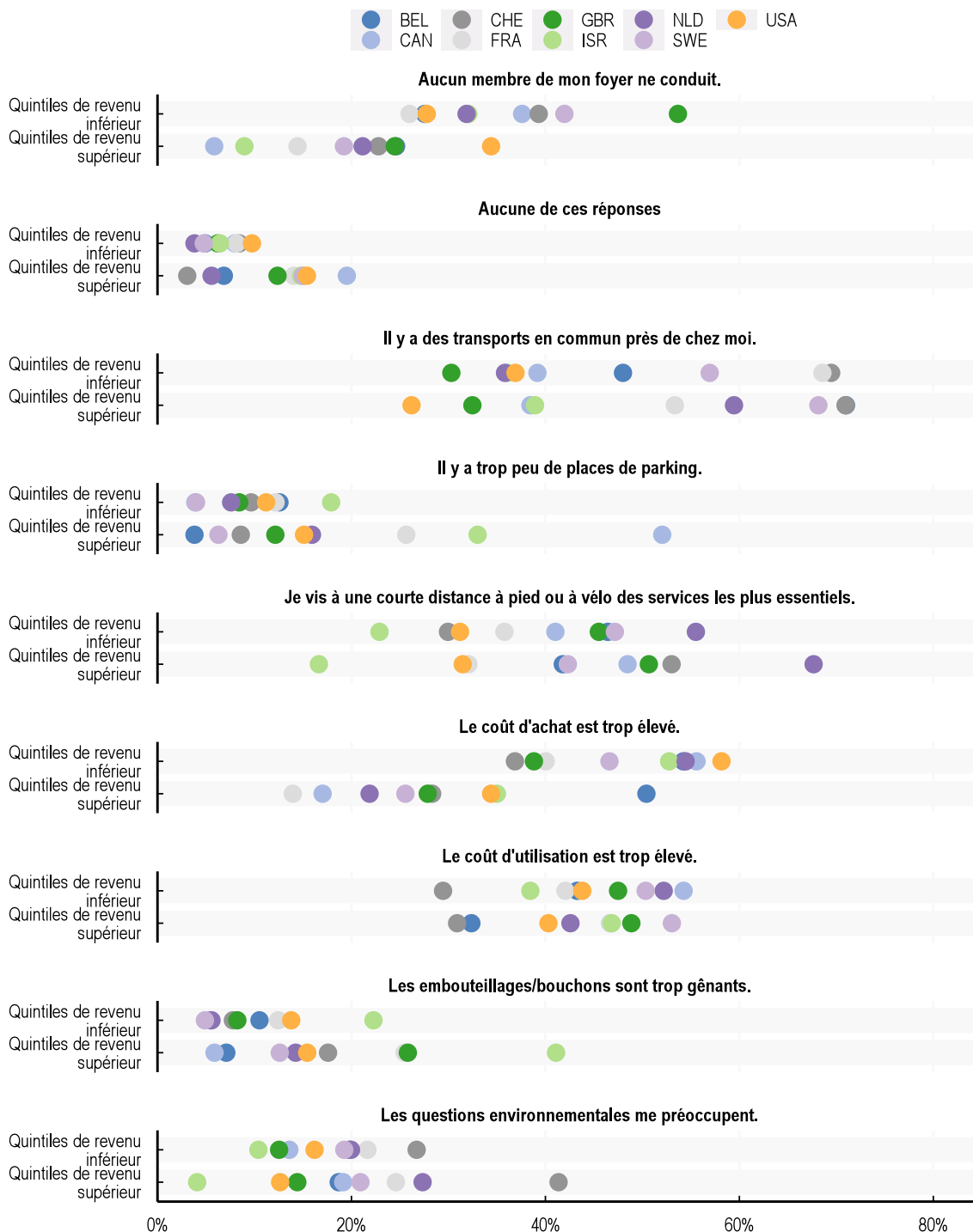
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink <https://stat.link/bhx2vz>

Le Graphique 3.11 examine si les raisons avancées pour ne pas utiliser de voiture diffèrent entre les ménages à revenu élevé et ceux à faible revenu. Dans l'ensemble des pays, la disponibilité des transports publics et les coûts d'utilisation élevés sont des raisons considérées importantes, tant par les ménages à revenu élevé que par ceux à faible revenu, de ne pas utiliser de voiture. Les répondants appartenant à un ménage à revenu élevé sont plus susceptibles de citer le fait de vivre à proximité des services essentiels¹⁰, tandis que les coûts d'achat sont plus fréquemment cités par les ménages des quintiles de revenu inférieur. C'est aux États-Unis que les répondants des quintiles de revenu supérieur évoquent le plus souvent l'absence de titulaire du permis. Et c'est en Suisse que les ménages à revenu élevé citent le plus souvent les préoccupations environnementales comme raison de ne pas utiliser de voiture.

Graphique 3.11. Les ménages à revenu élevé et à faible revenu avancent des raisons différentes de ne pas utiliser de voiture

Pourcentage de répondants classant une raison parmi leurs trois principales raisons de ne pas utiliser de voiture



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Veuillez classer jusqu'à trois raisons principales de 1 (la plus importante) à 3 (la troisième plus importante) pour lesquelles votre ménage n'utilise pas de voiture. » Le graphique montre le pourcentage de répondants classant une raison parmi leurs trois raisons principales. Seuls les répondants ayant indiqué que leur ménage n'utilisait pas de voiture ont été invités à répondre à cette question. Les tailles d'échantillons étaient les suivantes : BEL : 138, CAN : 98, CHE : 177, FRA : 112, GBR : 219, ISR : 136, NLD : 146, SWE : 246, USA : 116.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/b6oen1>

3.4. Adhésion aux mesures visant les transports

Lorsqu'on leur demande quelles mesures ils soutiendraient pour réduire l'impact des voitures sur l'environnement, la majorité (77 %) cite l'amélioration des transports publics (Graphique 3.12). Ce niveau élevé d'approbation est observé quels que soient les niveaux de revenu, les degrés de préoccupation pour l'environnement et le lieu de résidence (Graphique 3.13). Même parmi ceux déclarant ne pas avoir confiance dans les pouvoirs publics, 75 % sont pour ou tout à fait pour l'amélioration des transports publics. Les autres mesures les plus souvent approuvées sont la promotion du télétravail (60 %), les aides à l'achat des véhicules à faibles émissions ou écoénergétiques (60 %), des normes d'efficacité énergétique plus strictes pour les nouvelles voitures (56 %) et la fourniture d'indications environnementales plus détaillées pour les voitures (51 %). Comme il est indispensable d'électrifier l'activité de transport dans les zones où les solutions pour remplacer les déplacements en voiture sont moins nombreuses, ces résultats indiquent que les mesures visant à accroître l'adoption des voitures électriques devraient être bien accueillies.

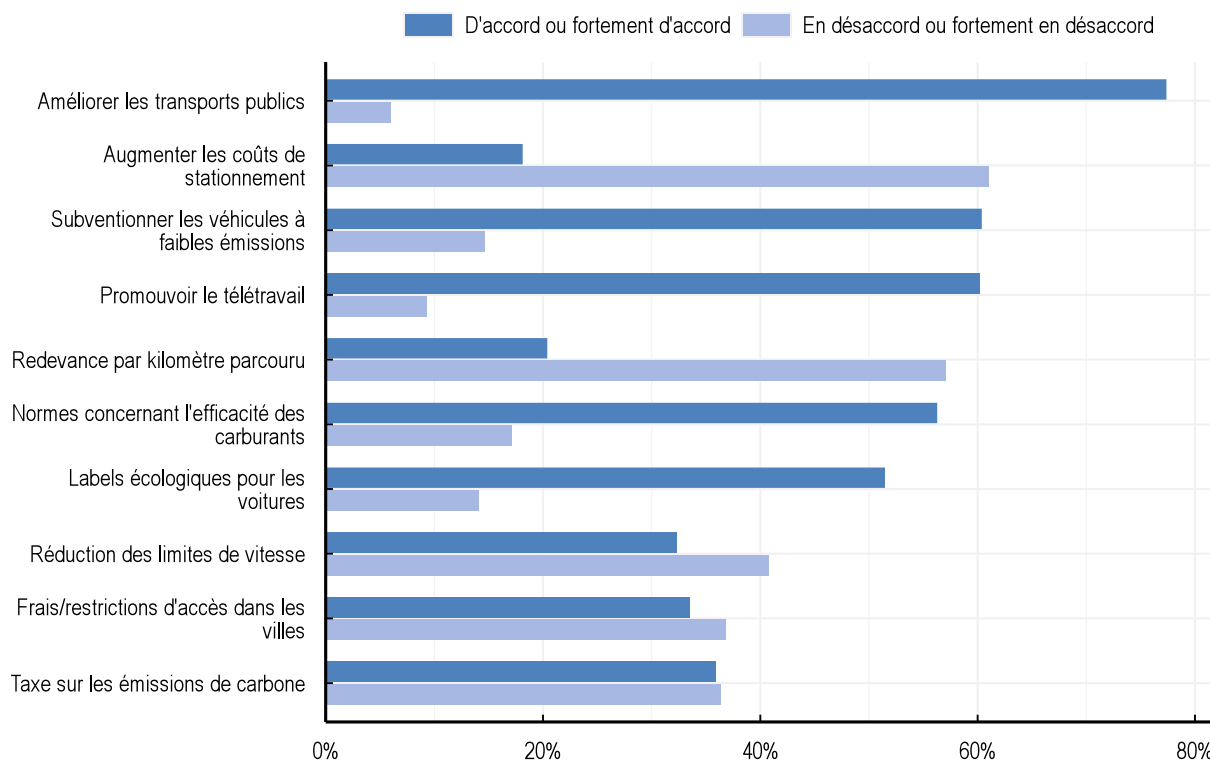
Les répondants étaient le plus en désaccord avec la mise en place d'une redevance par kilomètre parcouru (57 %) et l'augmentation des frais de stationnement ou la réduction des places de parking (61 %). L'approbation était également moins forte pour une taxe sur les émissions de CO₂ ou les voitures énergivores (36 %), l'accès payant aux centres-villes (33 %), une redevance par kilomètre parcouru (20 %) et les frais de stationnement (18 %). On relève cependant des différences considérables d'un pays à l'autre. Au Canada, en Israël, en Suède et en Suisse, la part des ménages non favorables à une redevance par kilomètre parcouru (66 %) est sensiblement plus élevée qu'en Belgique et aux Pays-Bas (39 %). De la même manière, le pourcentage des ménages opposés à la réduction des limites de vitesse sur autoroute est plus élevé en Suisse (51 %), qu'aux États-Unis (37 %) et au Royaume-Uni (28 %). Les manifestations des « gilets jaunes » en France dues aux augmentations des taxes sur les carburants et les émeutes au Chili qui ont suivi la forte hausse des prix des transports publics illustrent le caractère très controversé de certaines mesures liées aux transports.

Les personnes fortement préoccupées par l'environnement sont plus susceptibles d'adhérer à toutes les mesures visant à réduire l'impact environnemental des voitures (Graphique 3.13). Même si l'adhésion de ce groupe à certaines mesures est moindre – par exemple pour une taxe sur les émissions de carbone et les restrictions d'accès aux centres-villes – elle reste deux fois plus élevée que celle des personnes peu soucieuses de l'environnement. Les individus qui déclarent avoir confiance dans les pouvoirs publics et ceux vivant dans les zones urbaines sont aussi systématiquement plus enclins à adhérer à tous les types de mesures visant la réduction de l'utilisation des voitures. L'impopularité des mesures qui ont un coût pour les ménages pourrait en partie être le reflet de la forte dépendance des répondants à l'égard des voitures, y compris pour les utilisateurs de voiture soucieux de l'environnement. Dans l'ensemble, ces résultats suggèrent que des mesures complémentaires pourraient renforcer l'adhésion à ces politiques (comme affecter les recettes issues des mesures fiscales aux investissements visant l'amélioration des transports publics). En outre, des stratégies de communication pourraient cibler certains groupes de population afin de renforcer leur adhésion.

Dans l'enquête EPIC de 2011, les répondants indiquaient également un niveau élevé d'adhésion aux investissements dans les transports publics, mais ils approuvaient encore davantage les aides à l'achat de véhicules à faibles émissions et écoénergétiques (OCDE, 2013^[24]). Il semble donc que le soutien déclaré aux aides à l'achat de véhicules à faibles émissions et économes en carburant se soit quelque peu affaibli avec le temps. Cela est peut-être lié à la baisse des prix des voitures électriques sur la même période (AIE, 2020^[25]). Toutefois, l'importance accordée à la fourniture de transports publics reste élevée, tandis qu'en 2011 comme en 2022, les mesures d'ordre fiscal sont les moins appréciées¹¹.

Graphique 3.12. L'amélioration des transports publics est la mesure la plus populaire pour réduire l'impact des voitures thermiques sur l'environnement

Pourcentage des répondants d'accord ou en désaccord avec les mesures



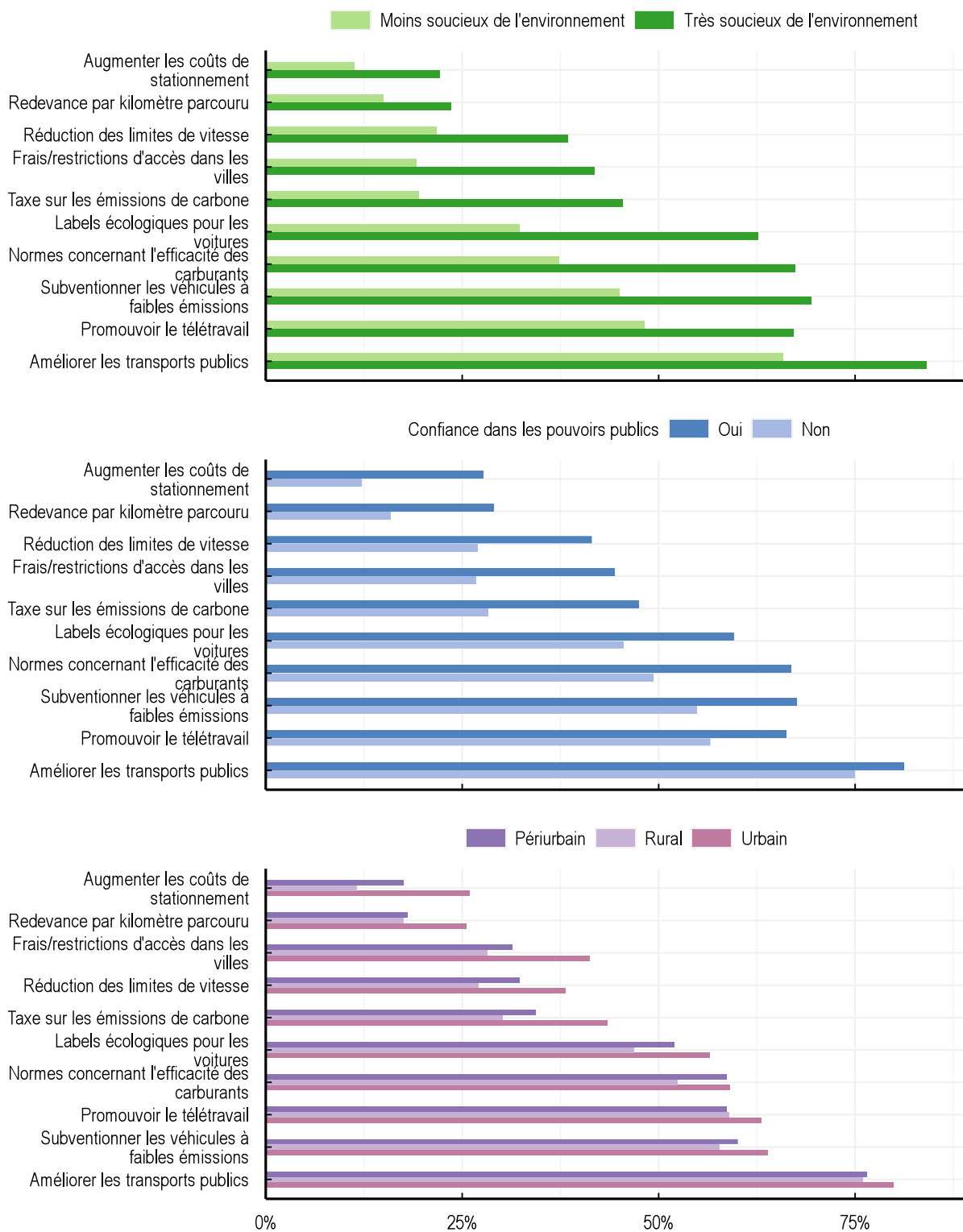
Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Que pensez-vous des mesures suivantes que les gouvernements peuvent prendre pour atténuer l'impact des voitures sur l'environnement ? ». Les répondants notaient chaque mesure selon une échelle de cinq points allant de « Pas du tout d'accord » à « Tout à fait d'accord ».

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/u9wd3g>


Graphique 3.13. L'adhésion aux mesures visant à réduire l'impact des voitures sur l'environnement varie en fonction du degré de préoccupation pour l'environnement, du niveau de confiance dans les institutions et du lieu de résidence

Pourcentage des répondants d'accord ou fortement d'accord avec les politiques



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Que pensez-vous des mesures suivantes que les gouvernements peuvent prendre pour atténuer l'impact des voitures sur l'environnement ? ». Les répondants déclaraient leur niveau d'accord sur une échelle de cinq points allant de « Pas du tout d'accord » à « Tout à fait d'accord ».

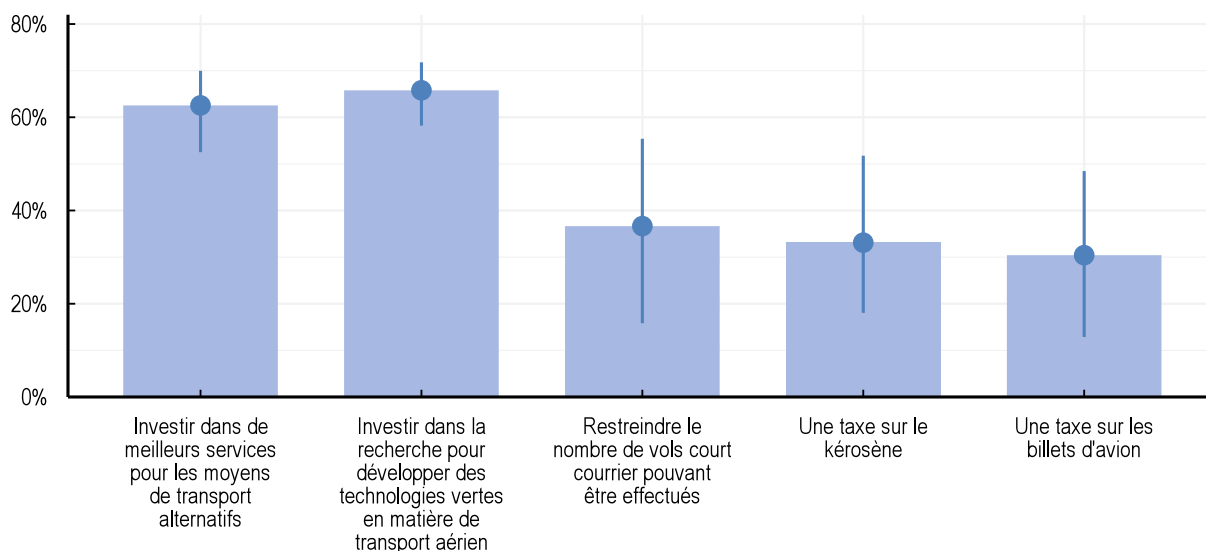
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/l2ztch>

On relève d'importantes différences dans l'adhésion des individus aux diverses mesures visant à réduire l'impact des voyages aériens sur l'environnement (Graphique 3.14). L'investissement dans la recherche afin de développer des technologies vertes en matière de transport aérien est la mesure la plus soutenue (66 %), suivie par l'investissement dans de meilleurs services pour les moyens de transport alternatifs (63 %). L'adhésion est moins générale pour les mesures réglementaires telles qu'une taxe sur les billets d'avion, une taxe sur le kérosène, ou la limitation du nombre de vols court courrier : les répondants des Pays-Bas, de Suisse et de Belgique sont ceux qui approuvent le plus ces mesures, alors que l'approbation est particulièrement faible au Canada, en Israël et aux États-Unis.

Graphique 3.14. Les investissements dans des moyens de transport alternatifs et des technologies plus propres sont les mesures visant à réduire l'impact des transports aériens sur l'environnement les plus soutenues

Pourcentage de répondants Pour ou Tout à fait pour une mesure : moyennes internationales et amplitude



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Dans quelle mesure seriez-vous pour ou contre les politiques suivantes visant à réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement ? ». Les répondants ont noté leur degré d'accord avec chaque mesure à l'aide d'une échelle de cinq points allant de « Je serais tout à fait contre » à « Je serais tout à fait pour ». Le point représente la moyenne internationale, et le trait bleu représente l'écart entre le pays où la mesure est la moins approuvée et celui où elle est la plus.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/x097k>

Références

- AAA (2020), *Owning an Electric Vehicle is the Cure for Most Consumer Concerns*, [23]
<https://newsroom.aaa.com/2020/01/aaa-owning-an-electric-vehicle-is-the-cure-for-most-consumer-concerns/> (consulté le 27 avril 2023).
- AIE (2022), *Global EV Outlook 2022: Securing supplies for an electric future*, Éditions OCDE, [20]
 Paris, <https://doi.org/10.1787/c83f815c-en> (consulté le 7 septembre 2022).
- AIE (2020), « Average price and driving range of BEVs, 2010-2019 », *World Investment 2020*, [25]
<https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/average-price-and-driving-range-of-bevs-2010-2019> (consulté le 28 février 2023).
- AIE (2019), *The Future of Rail Opportunities for Energy and the Environment*, Agence [16]
 internationale de l'énergie, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264312821-en>.
- AIE (2016), *Energy and Air Pollution: World Energy Outlook Special Report*, Agence [2]
 internationale de l'énergie, Paris, <https://www.iea.org/reports/energy-and-air-pollution>.
- Boisjoly, G. et al. (2018), « Invest in the ride: A 14 year longitudinal analysis of the determinants [28]
 of public transport ridership in 25 North American cities », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 116, pp. 434-445, <https://doi.org/10.1016/J.TRA.2018.07.005>.
- Bongardt, D. et al. (2019), *Sustainable Urban Transport: Avoid-Shift-Improve (A-S-I)*, Deutsche [27]
 Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH, Eschborn,
https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/ASI_TUMI_SUTP_iNUA_No-9_April-2019.pdf (consulté le 16 juin 2022).
- Burrows, M., C. Burd et B. Mckenzie (2021), *Commuting by Public Transportation in the United [26]
 States: 2019*, Bureau du recensement des États-Unis, <http://www.census.gov/programs-surveys/acs/methodology> (consulté le 27 février 2023).
- Creutzig, F. et al. (2022), « Demand-side solutions to climate change mitigation consistent with [7]
 high levels of well-being », *Yamina Saheb*, vol. 20, <https://doi.org/10.1038/s41558-021-01219-y>.
- EPRS (2022), *CO2 Emission Standards for New Cars and Vans: 'Fit for 55' package*, Briefing du [14]
 Service de recherche du Parlement européen, Bruxelles,
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/698920/EPRS_BRI\(2022\)698920_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/698920/EPRS_BRI(2022)698920_EN.pdf).
- FIT (2021), *Perspectives des transports FIT 2021*, Éditions OCDE, Paris, [1]
<https://doi.org/10.1787/3dd41b17-fr>.
- FIT (2021), *Reversing Car Dependency: Summary and Conclusions*, Les rapports de table ronde [6]
 du FIT, n° 181, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/bebe3b6e-en>.
- FIT (2017), *The Economic Benefits of Improved Accessibility to Transport Systems*, Les rapports [13]
 de table ronde du FIT, n° 165, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9c73ac17-en>.
- Gardner, B. et A. Rebar (2019), « Habit Formation and Behavior Change », *Oxford Research [9]
 Encyclopedia of Psychology*, <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190236557.013.129>.

- GIEC (2022), *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, <https://doi.org/10.1017/9781009157926>. [5]
- Goodwin, P. (2004), *The Economic Costs of Road Traffic Congestion*, University College London (UCL), Londres, <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1259/>. [4]
- Hardman, S. et al. (2018), « A review of consumer preferences of and interactions with electric vehicle charging infrastructure », *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 62, pp. 508-523, <https://doi.org/10.1016/J.TRD.2018.04.002>. [22]
- Münzel, K. et al. (2020), « Explaining carsharing supply across Western European cities », *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 14/4, pp. 243-254, <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1542756>. [19]
- OACI (2023), *Air traffic recovery is fast-approaching pre-pandemic levels*, Organisation de l'aviation civile internationale, Montréal, <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Air-traffic-recovery-is-fastapproaching-prepandemic-levels.aspx> (consulté le 6 février 2023). [17]
- OCDE (2022), *Redesigning Ireland's Transport for Net Zero: Towards Systems that Work for People and the Planet*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/b798a4c1-en>. [12]
- OCDE (2021), *Réconcilier le logement et l'environnement*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/7039c7e2-fr>. [11]
- OCDE (2018), *Rethinking Urban Sprawl: Moving Towards Sustainable Cities*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264189881-en>. [10]
- OCDE (2016), *Les conséquences économiques de la pollution de l'air extérieur*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264262294-fr>. [3]
- OCDE (2013), *Greening Household Behaviour: Overview from the 2011 Survey*, Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264181373-en>. [24]
- Plötz, P. et al. (2014), « Who will buy electric vehicles? Identifying early adopters in Germany », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 67, pp. 96-109, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.06.006>. [15]
- Sovacool, B. et al. (2019), « Income, political affiliation, urbanism and geography in stated preferences for electric vehicles (EVs) and vehicle-to-grid (V2G) technologies in Northern Europe », *Journal of Transport Geography*, vol. 78, pp. 214-229, <https://doi.org/10.1016/J.JTRANGEO.2019.06.006>. [18]
- Sovacool, B. et al. (2019), « Are electric vehicles masculinized? Gender, identity, and environmental values in Nordic transport practices and vehicle-to-grid (V2G) preferences », *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 72, pp. 187-202, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.04.013>. [21]
- Weis, C. et al. (2010), *Models of mode choice and mobility tool ownership beyond 2008 fuel prices*, SAGE Publications Sage CA: Los Angeles, CA, <https://doi.org/10.3141/2157-11>. [8]

Notes

¹ Valeurs exprimées en USD constants (2010), à parité des pouvoirs d'achat (PPA).

² C'est-à-dire l'approche « Éviter, Changer, Améliorer » (Bongardt et al., 2019^[27]) ; voir l'Encadré 1.1 du Chapitre 1.

³ Voir l'Annexe B sur la conception et la mise en œuvre de l'Enquête EPIC et sur la qualité du panel de répondants.

⁴ On a demandé aux répondants quel était leur principal mode de transport pour se rendre au travail, pour les loisirs et pour les trajets liés à la garde des enfants. Seules les réponses concernant les trajets domicile-travail sont rapportées, car les différences entre les diverses raisons de déplacement n'étaient pas significatives, y compris à l'échelle des pays.

⁵ Cette situation peut caractériser les grandes villes des États-Unis. Dans les plus petites villes, les transports publics sont généralement davantage utilisés par les ménages plus modestes (Burrows, Burd et McKenzie, 2021^[26]).

⁶ Ces résultats confirment d'autres études sur ce qui détermine l'utilisation des transports publics (Boisjoly et al., 2018^[28]).

⁷ En divisant les valeurs d'utilisation de voiture électrique au niveau des ménages rapportées ici par la taille moyenne des ménages (1.97 adultes), on obtient des chiffres qui rendent mieux compte de l'utilisation par habitant.

⁸ La préoccupation pour l'environnement est déclarée au niveau individuel ; l'utilisation d'un véhicule électrique est déclarée au niveau du ménage (à savoir si au moins un membre du foyer en utilise un régulièrement).

⁹ De nombreux pays ont pris des mesures afin d'accroître la disponibilité des bornes de recharge. Ces résultats font état de la situation en juin/juillet 2022.

¹⁰ Ce résultat n'est pas dû à des différences de revenus selon les zones de résidence, car des proportions similaires de personnes vivant en zone urbaine, périurbaine et rurale se trouvent dans les quintiles de revenu supérieur, à savoir 36 %, 36 % et 34 %, respectivement.

¹¹ L'enquête de 2011 proposait une question sur «des taxes plus élevées sur les carburants» et celle de 2022 sur « une taxe sur les émissions de carbone ou les voitures énergivores ».

4 Comportement des ménages et déchets

Les volumes croissants de déchets solides municipaux menacent la qualité de l'environnement et posent des problèmes de sécurité environnementale. Les déchets alimentaires constituent une part importante des déchets ménagers, et représentent de 8 à 10 % des émissions totales de gaz à effet de serre. Ce chapitre présente des observations issues de la troisième édition de l'Enquête de l'OCDE sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (EPIC) sur les pratiques des ménages relatives aux déchets : leur utilisation des services de collecte des déchets mixtes et recyclables, leurs habitudes concernant les déchets alimentaires, et les actions permettant de réduire les déchets grâce au réemploi et à la réparation. Il analyse également l'impact des politiques de tarification et de collecte des déchets sur le comportement des ménages dans ce domaine.

Principaux résultats

- **Les ménages s'emploient à réduire leur production de déchets par des gestes qui demandent peu d'efforts, mais peinent à modifier leurs habitudes de consommation.** Dans l'ensemble, 83 % des ménages déclarent utiliser régulièrement des sacs de courses réutilisables et plus de la moitié indiquent réparer fréquemment les objets cassés et acheter moins de produits nocifs pour l'environnement. Ils sont toutefois beaucoup moins nombreux à acheter des articles d'occasion (37 %), ou à les louer ou les emprunter (22 %). Les ménages soucieux de l'environnement sont plus enclins à réduire leur consommation, ce qui laisse penser qu'il est possible de s'appuyer sur cette préoccupation pour l'environnement pour réduire la production de déchets, par exemple via des campagnes de communication ciblées.
- **La participation des ménages au recyclage peut être renforcée en rendant celui-ci plus pratique.** Les taux de recyclage moyens déclarés pour tous les matériaux vont de 34 % en Israël à 71 % en Suisse. Ils sont généralement moins élevés pour les déchets alimentaires mis au compostage, qui vont de 26 % en Israël à 58 % en Suède. L'accès à des services de collecte sélective est associé à une production moindre de déchets mixtes. Les ménages bénéficiant de services qui collectent leurs déchets recyclables à domicile génèrent 42 % de déchets en moins que ceux n'ayant pas accès à ce service. Ce chiffre tombe à 26 % pour les ménages qui apportent leurs déchets recyclables à des points d'apport. Les ménages déclarent que des incitations financières plus importantes (43 %), la possibilité d'avoir les déchets collectés à domicile (37 %) et des services de dépôt ou de collecte plus accessibles (39 %) les encourageraient à davantage trier leurs déchets pour les recycler et les composter.
- **Il pourrait être envisagé de développer la facturation de l'élimination des déchets mixtes en vue d'améliorer la gestion des déchets** Les ménages facturés en fonction de la quantité de déchets mixtes qu'ils produisent indiquent composter 55 % de leurs déchets alimentaires, contre 35 % pour ceux qui ne sont pas facturés. Toutefois, 19 % des répondants, et jusqu'à 41 % en Israël, déclarent qu'ils ne paient pas les services d'élimination. Le développement de la tarification de l'élimination des déchets mixtes est de ce fait une priorité en vue de la réduction de la production de déchets.
- **Assurer une meilleure information pourrait contribuer à diminuer davantage la production de déchets et à accroître le recyclage.** Ainsi, 14 % des ménages en moyenne déclarent qu'ils jettent encore leurs déchets électriques et électroniques avec les déchets mixtes (jusqu'à 27 % en Israël). Ils indiquent également que les principales raisons pour lesquelles ils jettent des aliments avariés sont l'oubli (36 %) ou l'achat ou la préparation en trop grande quantité (22 %). De nombreux ménages indiquent qu'ils ne compostent pas davantage par manque de place (27 %) et en raison du caractère déplaisant (17 %) du compostage. Pour les personnes interrogées, il serait utile pour réduire les déchets alimentaires de préciser et d'uniformiser les dates limites (distinction entre « date limite de consommation » et « date limite d'utilisation optimale », par exemple) et d'informer les consommateurs sur la meilleure façon d'entreposer les aliments.

4.1. Introduction

Les changements démographiques, la croissance économique et l'évolution du style de vie qui en découle sont les principaux facteurs contribuant à l'augmentation de l'utilisation des matériaux et des déchets solides (OCDE, 2019^[1] ; Diaz-Farina, Díaz-Hernández et Padrón-Fumero, 2020^[2] ; Karri, Ravindran et Dehghani, 2021^[3]). Alors que l'intensité matérielle des économies devrait diminuer à mesure des progrès technologiques et de l'évolution de l'activité économique vers des secteurs moins gourmands en ressources, plusieurs conséquences environnementales liées à l'extraction et au traitement des ressources, à leur utilisation et à leur élimination restent préoccupantes (OCDE, 2019^[1]).

L'utilisation durable des matériaux est une priorité politique depuis des décennies (PNUE, 2022^[4] ; ONU, 1992^[5] ; OCDE, 2008^[6] ; ONU, 2015^[7]). L'accent a ainsi été mis sur la réduction de la production de déchets et l'amélioration de l'efficacité d'utilisation des ressources et de la circularité de l'utilisation des matériaux, ce que l'on appelle communément l'économie circulaire (OCDE, 2022^[8]). Les mesures qui vont dans ce sens incluent notamment celles qui concernent la production de déchets par les ménages ou les individus en encourageant le recyclage, le réemploi et la réparation, ainsi que l'amélioration de la durabilité des produits et l'allongement de leur durée de vie. Les approches s'appuyant sur une économie du partage (comme les voitures partagées et l'achat d'articles d'occasion) sont autant d'exemples d'utilisation étendue ou prolongée des produits.

La gestion des déchets solides reste néanmoins un défi à relever. La définition de ce que sont les déchets solides municipaux varie, mais de manière générale le terme renvoie aux déchets produits, collectés, transportés et éliminés au sein d'une commune (Periathamby, 2011^[9]). Selon les pays, ils peuvent inclure les déchets produits par les ménages et ceux des secteurs commerciaux, des transports, industriels, sanitaires et des services. Le présent chapitre se concentre sur les déchets produits par les ménages, notamment les déchets alimentaires biodégradables, les déchets mixtes, et les déchets électriques et électroniques.

On estime que la quantité de déchets solides municipaux produite dans le monde a atteint un peu plus de deux milliards de tonnes en 2016¹, dont un tiers sont non collectés, déversés dans les cours d'eau, incinérés ou traités par d'autres procédés, ou non pris en charge par un quelconque dispositif d'élimination (Kaza et al., 2018^[10]). D'ici 2050, cette quantité pourrait grimper à 3.4 milliards de tonnes, et augmenter ainsi plus rapidement que la croissance démographique prévue (Kaza et al., 2018^[10]). Bien que le taux d'augmentation de la production de déchets solides municipaux soit deux fois plus élevé dans les pays à revenu intermédiaire que dans les pays à revenu élevé, aucune relation n'est établie entre la croissance économique et la production de déchets².

La production moyenne par habitant dans les pays de l'OCDE dépassait les 530 kg en 2020³ (OCDE, 2023^[11]). Parmi ces déchets, 37 % ont été recyclés, compostés ou récupérés, 43 % ont été enfouis dans des décharges, et 20 % ont été incinérés avec valorisation énergétique. Dans les pays de l'OCDE entre 2000 et 2020, la part des déchets qui ont été détournés du flux de déchets et transformés en produits présentant de potentiels bénéfiques économiques ou écologiques est passée de 27 % à 37 %. Dans le même temps, la part des déchets mis en décharge a baissé de 56 % à 43 %, tandis que l'incinération avec valorisation énergétique passait de 17 % à 20 % (OCDE, 2023^[11]).

Lorsqu'ils ne sont pas correctement gérés, les déchets solides municipaux menacent la qualité de l'environnement et posent des problèmes de sécurité environnementale. À l'échelle mondiale, les déchets mal gérés sont la principale source de rejets de macroplastiques (comme les bouteilles et les emballages plastiques) dans l'environnement. On estime qu'en 2019, 22 millions de tonnes de matières plastiques auraient été rejetées dans l'environnement. Les macroplastiques en représentaient 88 %, principalement à cause de systèmes de collecte et d'élimination défectueux⁴. Les rejets de déchets plastiques ont doublé entre 2000 et 2019, les pays non membres de l'OCDE étant responsables de cette situation à hauteur de 86 % (OCDE, 2023^[12]). Les déchets mal gérés peuvent en outre être préjudiciables pour la santé et l'équité

sociale (Khatiwada et al., 2021^[13]). L'enfouissement, par exemple, peut contribuer à la pollution marine et des eaux souterraines en raison de la lixiviation et du ruissellement des substances organiques, inorganiques et autres, ainsi qu'à la pollution de l'air en raison des particules en suspension et des odeurs émises (Siddiqua, Hahladakis et Al-Attiya, 2022^[14]).

Les déchets alimentaires constituent une part importante des déchets ménagers, et font l'objet d'une attention croissante ces dernières années (Dou et Toth, 2021^[15]). Les estimations mondiales indiquent que jusqu'à un tiers des produits alimentaires produits pour la consommation humaine sont perdus ou gaspillés chaque année (PNUE, 2021^[16]). Entre 2010 et 2016, les pertes et les gaspillages alimentaires dans le monde ont été responsables de 8 à 10 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GIEC, 2022^[17]). En Europe, 65 % des déchets alimentaires sont le fait des ménages et des organismes de prestation de services alimentaires (Stenmarck et al., 2016^[18]) ; aux États-Unis, les ménages sont à l'origine d'environ 40 % des déchets alimentaires produits (EPA, 2023^[19]). Les pertes et gaspillages alimentaires sont en partie dus à des facteurs liés à l'offre (comme la quantité de produits alimentaires produite), mais les facteurs côté demande (comme les choix, la conservation et l'utilisation des consommateurs) sont également importants (Verma et al., 2020^[20]).

Les mesures visant à promouvoir une économie plus circulaire permettent de réduire le besoin de nouvelle production et orientent la demande vers des produits plus durables (CISL, 2022^[21] ; Material Economics, 2018^[22]). Dans l'Union européenne, les données indiquent que de telles mesures pourraient permettre de réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de 296 millions de tonnes (ou 56 %) par an d'ici 2050. Les panoplies de mesures visant à promouvoir une économie davantage circulaire doivent comprendre des instruments économiques, des réglementations et des approches volontaires et axées sur l'information. Il peut notamment s'agir de mettre en place des services de collecte abordables, des taxes sur les produits, des systèmes de consigne, des redevances pour l'élimination et des labels écologiques⁵ (OCDE, 2021^[23]). Pour concevoir et mettre en œuvre correctement de telles mesures, il faut comprendre dans quelle mesure les ménages sont impliqués dans la production et l'élimination des déchets, et y contribuent.

Ce chapitre fournit un aperçu des données recueillies lors de la troisième édition de l'Enquête EPIC sur les décisions des ménages en lien avec la production et la gestion des déchets⁶. Il explore en particulier :

- Les actions des ménages pour réduire, réemployer et réparer
- La couverture des services de collecte des déchets mixtes et recyclables, et les systèmes de tarification
- La production de déchets mixtes et de déchets recyclables
- Les déchets alimentaires.

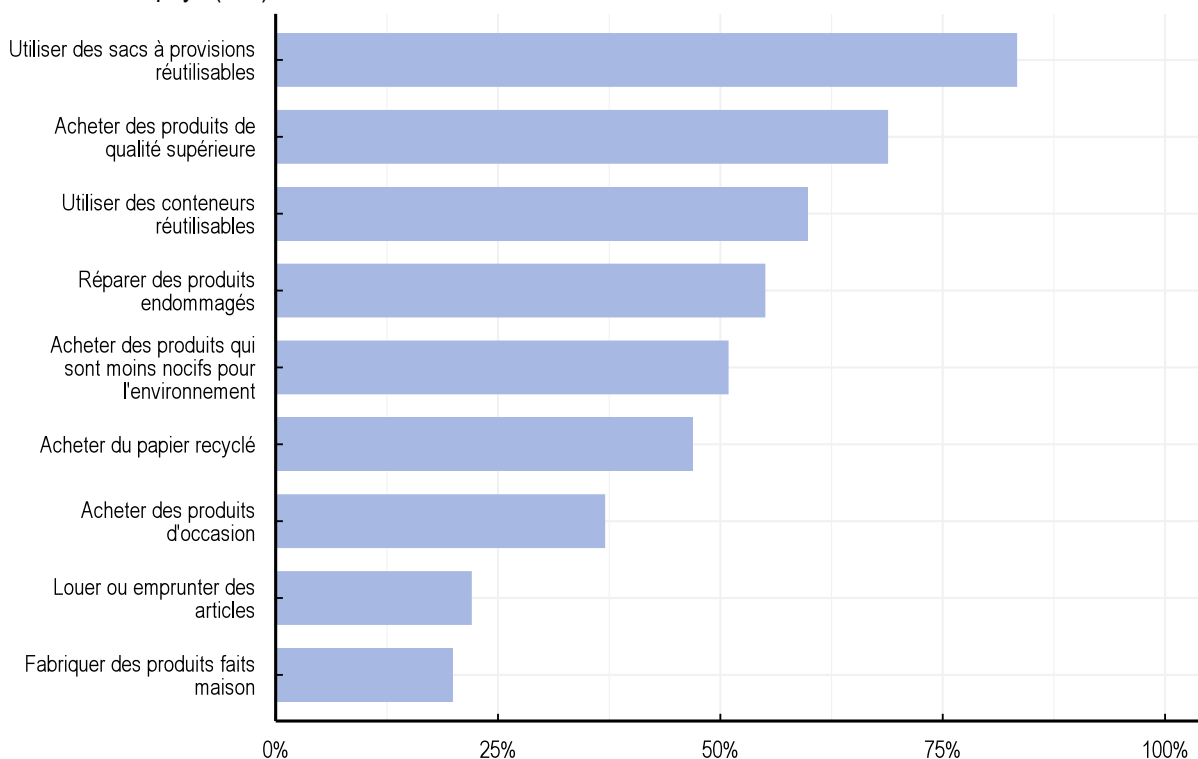
Pour chacun de ces domaines, le chapitre utilise des échantillons nationaux représentatifs pour analyser les différences dans les comportements et les attitudes des répondants en fonction de certaines variables comme le niveau de revenu, le lieu et le type de résidence, le statut d'occupation du logement (propriétaire ou locataire) et le niveau de préoccupation pour l'environnement.

4.2. Pratiques de réduction et de réemploi

Les actions des ménages pour réduire la production de déchets (réduction de la consommation, et réemploi et réparation lorsque c'est possible) sont une composante majeure de la gestion des déchets. L'Enquête EPIC demandait aux ménages leurs fréquences d'adoption de neuf comportements pour réduire les déchets (Graphique 4.1). L'utilisation de sacs de courses réutilisables était le comportement le plus courant, avec 83 % des ménages qui déclaraient le faire fréquemment. Plus de la moitié indiquent utiliser des contenants réutilisables (60 %), réparer les articles endommagés plutôt que d'en acheter des neufs (55 %), et acheter des produits moins nocifs pour l'environnement (51 %). Ils sont cependant moins nombreux à déclarer agir pour réduire les déchets en amont de l'élimination, par exemple en achetant des produits d'occasion (37 %), en les louant ou en les empruntant (22 %), et en fabricant des produits faits maison (20 %). C'est au Royaume-Uni que l'utilisation des sacs de courses réutilisables est la plus répandue (93 % des ménages déclarent les utiliser souvent ou toujours), et aux États-Unis qu'elle est la moins courante (70 %). L'utilisation régulière de contenants réutilisables est pratiquée par entre 47 % des répondants en Israël et 73 % en Suisse, et l'achat d'articles d'occasion par entre 20 % des répondants en Israël et 44 % au Royaume-Uni. C'est aux Pays-Bas que les répondants déclarent le moins confectionner des articles faits maison (11 %), et aux États-Unis le plus (28 %).

Graphique 4.1. Certaines pratiques de réduction des déchets sont plus répandues que d'autres

Pourcentage moyen des répondants appliquant souvent ou toujours les pratiques de réduction de la production de déchets indiquées tous pays confondus (histogrammes), et pourcentages minimum et maximum enregistrés dans l'échantillon de pays (trait).



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « À quelle fréquence votre foyer fait-il les choses suivantes ? » Pour chaque élément, les répondants pouvaient sélectionner Jamais, Occasionnellement, Souvent, Toujours ou Je ne sais pas. Les histogrammes représentent le pourcentage de répondants appliquant chaque pratique tous pays confondus, tandis que les traits bleus représentent l'écart entre le pays où la pratique est la moins courante et celui où elle est la plus courante.

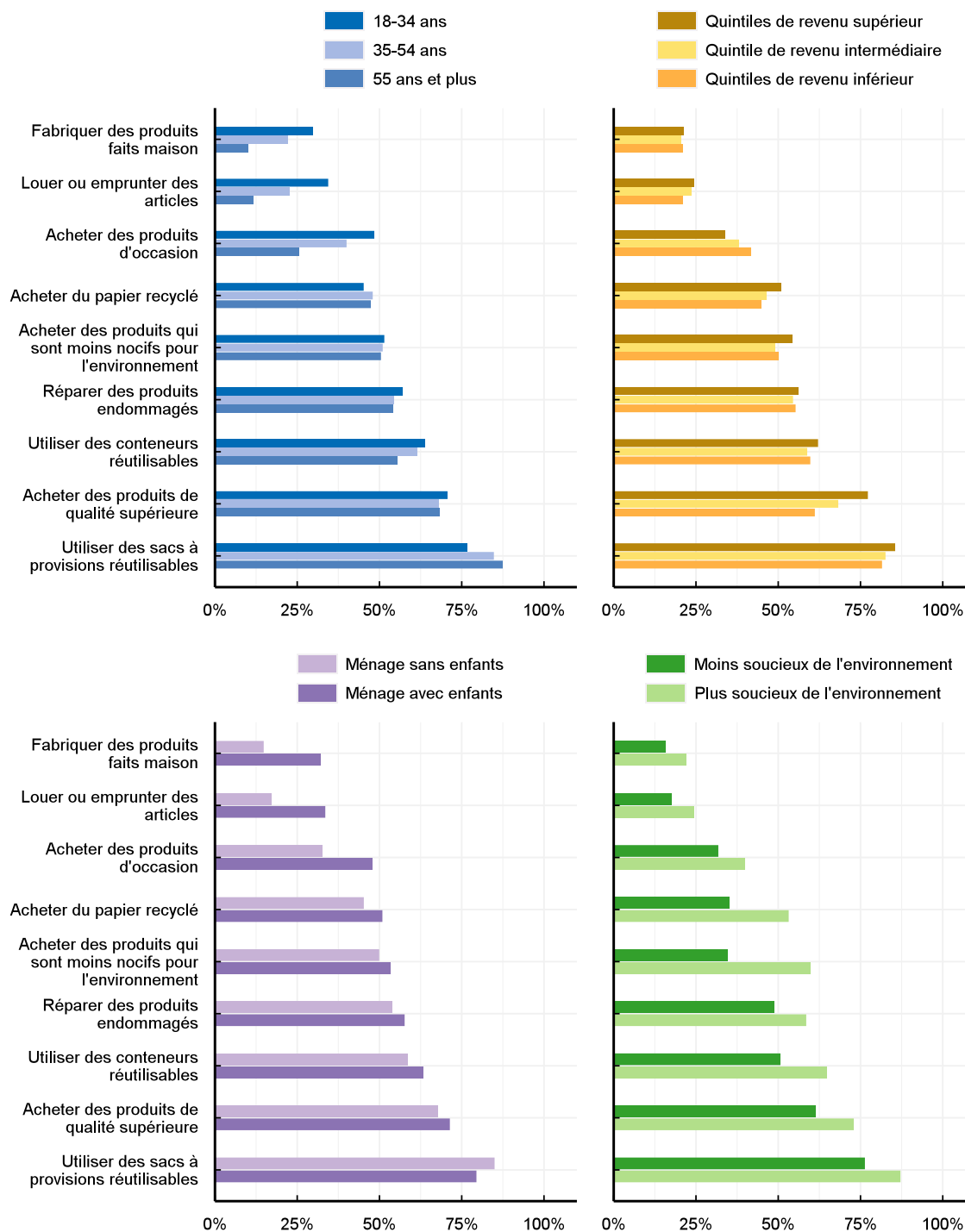
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

Les pratiques de réduction des déchets adoptées par les ménages ont été analysées en fonction de plusieurs caractéristiques (âge, niveau de revenu, présence d'enfants ou non dans le foyer et degré de préoccupation environnementale) (Graphique 4.2). Alors que les répondants plus âgés déclarent un peu plus utiliser les sacs de courses réutilisables que les plus jeunes, ils adoptent moins les autres pratiques de réduction et de réemploi telles que la location ou l'emprunt d'articles, la confection de produits faits maison, et l'achat d'articles d'occasion. Les ménages avec enfants déclarent pratiquer davantage l'achat d'articles d'occasion, la location et l'emprunt, et la confection de produits faits maison. Comparés aux ménages à faible revenu, les ménages plus aisés déclarent plus souvent qu'ils achètent des produits de qualité supérieure qui dureront, mais ils achètent moins souvent d'occasion.

Le souci de l'environnement semble être associé à une pratique plus intense de tous ces comportements, mais est le plus fortement associé à l'achat de produits moins nocifs pour l'environnement (par exemple les produits de nettoyage) et de produits faits à partir de matériaux recyclés. Ces résultats mettent en évidence l'impact que pourraient avoir des campagnes de communication ciblées pour encourager ces pratiques chez les personnes soucieuses de l'environnement (Heo et Muralidharan, 2017^[24] ; Grimmer et Woolley, 2014^[25]). Le fait de se soucier de la pollution plastique n'a pas d'impact significatif sur les pratiques de réduction des déchets.

Graphique 4.2. Les ménages davantage soucieux de l'environnement sont plus enclins à adopter des pratiques de réduction et de réemploi

Pourcentage des répondants indiquant que leur foyer adopte souvent ou toujours ces pratiques de réduction des déchets



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « À quelle fréquence votre foyer fait-il les choses suivantes ? » Pour chaque élément, les répondants pouvaient sélectionner Jamais, Occasionnellement, Souvent, Toujours ou Je ne sais pas.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/yi4lro>

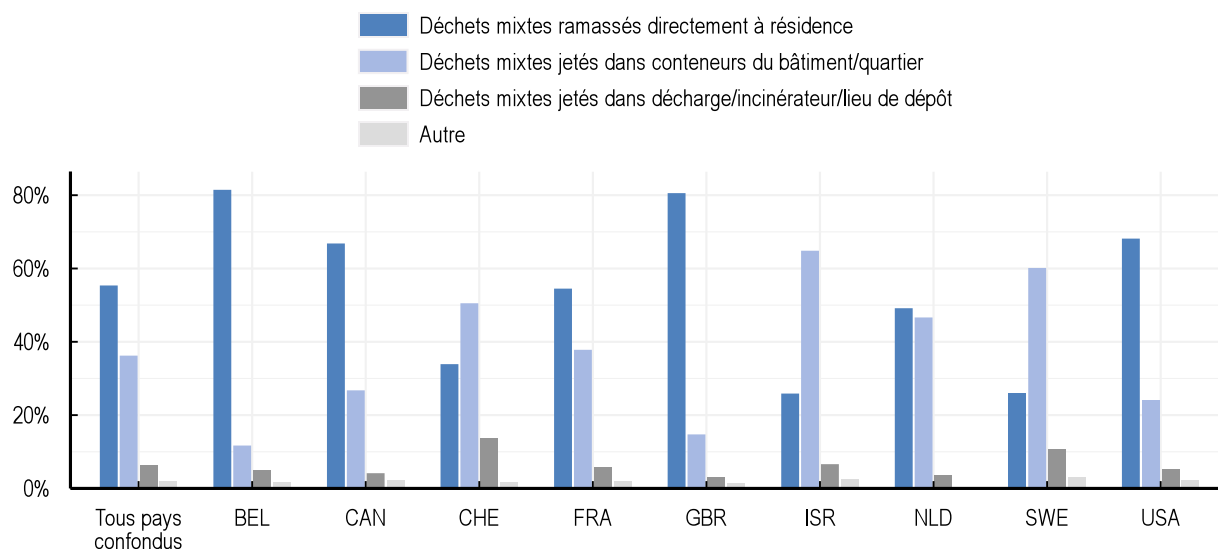
4.3. Services de collecte des déchets et systèmes de tarification

4.3.1. Services de collecte des déchets et de recyclage

Les services de collecte des déchets varient fortement d'un pays à l'autre (Graphique 4.3). Globalement, 55 % des ménages déclarent que les déchets mixtes sont collectés directement à leur domicile et 36 % indiquent qu'ils doivent les apporter dans des conteneurs situés dans leur bâtiment ou leur quartier. En Belgique et au Royaume-Uni, une majorité de ménages (81 % dans les deux pays) déclarent que leurs déchets sont ramassés devant chez eux ; en Suède et en Israël, seuls 26 % des ménages déclarent bénéficier d'une collecte en rue.

Graphique 4.3. La collecte des déchets mixtes directement au domicile n'est pas systématique dans tous les pays

Pourcentage des ménages utilisant principalement chaque méthode de mise au rebut



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Comment vous débarrassez-vous de vos déchets mixtes (non recyclables, non compostables) ? Veuillez sélectionner votre principale méthode de mise au rebut. »

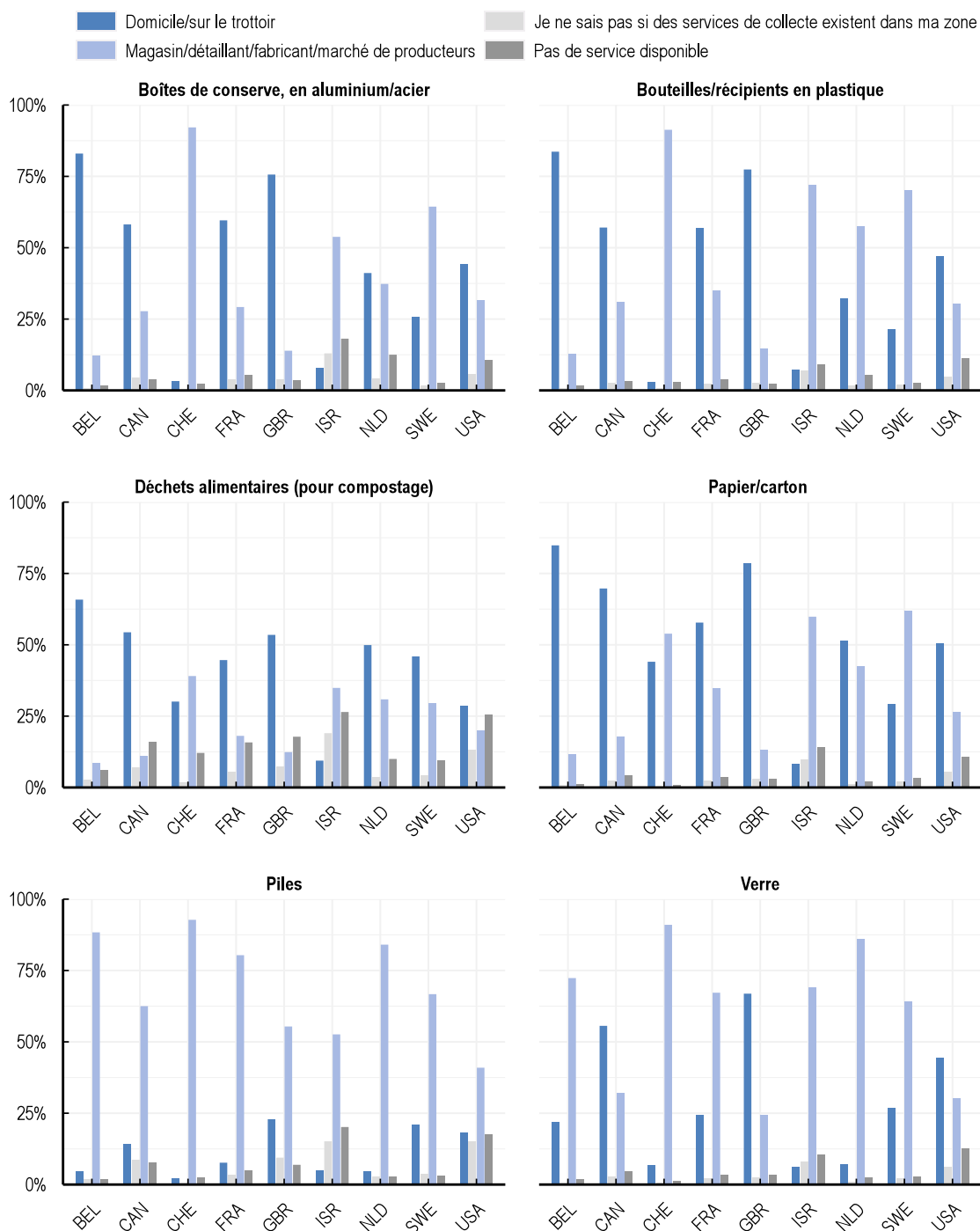
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/bnz30y>

La grande majorité des ménages de l'échantillon déclarent utiliser les services qui collectent les déchets devant chez eux ou dans des points d'apport pour la plupart des déchets recyclables (Graphique 4.4). L'utilisation relative de ces services varie fortement selon le pays et le type de matériau, et on ne relève pas de différences significatives entre les zones urbaines et rurales. La plupart des ménages en Belgique, au Canada, en France et au Royaume-Uni, par exemple, déclarent recycler l'aluminium et les boîtes de conserve en les déposant en rue, tandis que la plupart des ménages en Suisse, en Israël et en Suède indiquent les amener à un point d'apport. Parmi les ménages qui déclarent ne pas jeter les piles avec les déchets mixtes, la plupart les amènent à des points de collecte. Les services de collecte des déchets alimentaires s'avèrent être les moins disponibles, avec une moyenne de 15 % des répondants qui déclarent qu'il n'y a pas de services de collecte ou de dépôt dans leur secteur (jusqu'à 25 % et 26 % aux États-Unis et en Israël, respectivement). Dans l'ensemble, la méconnaissance des services de mise au rebut et de compostage est plus élevée pour les déchets alimentaires et les piles.


Graphique 4.4. Les services d'élimination des déchets alimentaires et des piles sont souvent mal adaptés

Pourcentage des ménages utilisant principalement chaque méthode de mise au rebut



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Quel est le principal service de collecte des déchets que vous utilisez pour vous débarrasser des déchets suivants ? » Pour chaque matériau recyclable, les répondants pouvaient également indiquer qu'ils ne produisaient pas ce type de déchets.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/nki8db>

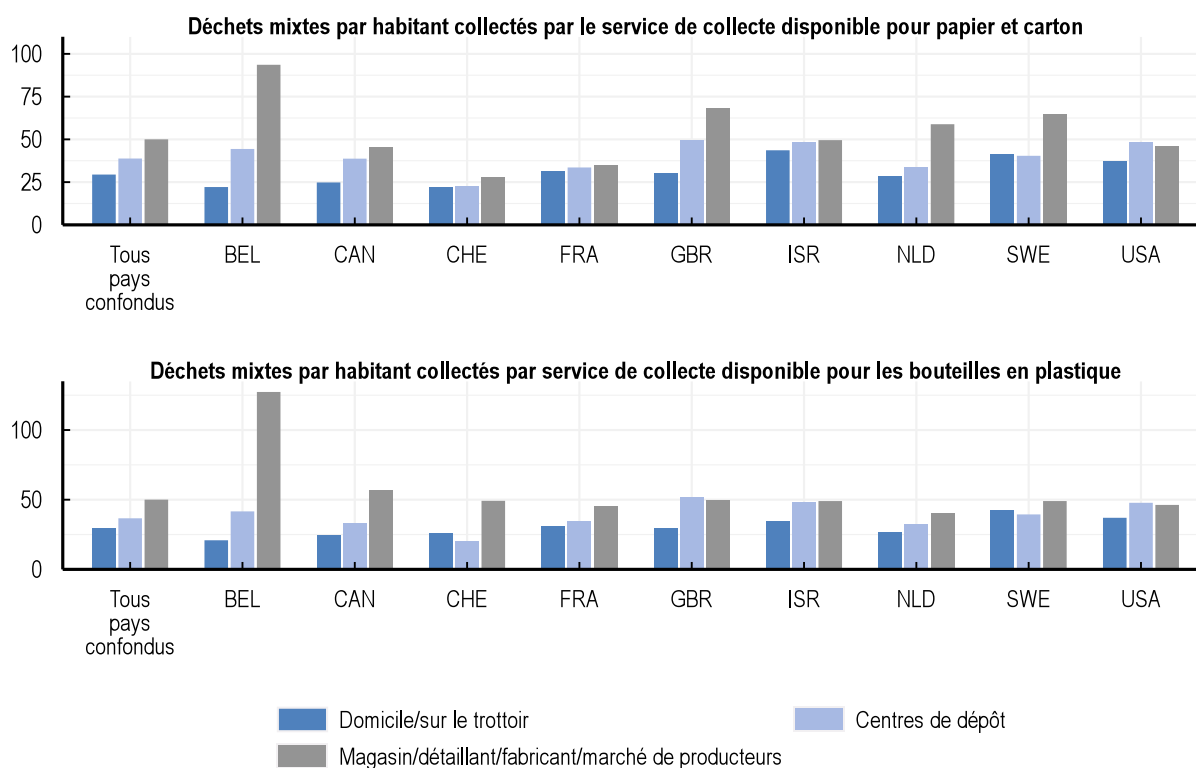
On constate une évolution de la couverture des services de collecte des déchets mixtes et recyclables dans les pays ayant participé à la deuxième (2011) et à la troisième (2022) éditions de l'Enquête EPIC⁷. En France, les réponses indiquent une modeste augmentation des services de ramassage en rue pour le métal, mais une diminution des points d'apport pour les déchets alimentaires, le papier et le carton. Aux Pays-Bas, le ramassage en rue du plastique et des autres déchets recyclables, et les services de ramassage en rue et de points d'apport pour le métal, semblent également un peu plus répandus. En Suède, les résultats de l'enquête indiquent que les services de ramassage en rue sont davantage disponibles pour le papier et le carton, le verre, le plastique, le métal et les déchets alimentaires⁸. En Suisse, la collecte du papier et du carton ne se fait plus par ramassage en rue, mais en point d'apport. Un fort pourcentage de l'échantillon déclare cependant ne pas savoir quels services de collecte sont disponibles, ce qui indique qu'il existe une incertitude quant à la couverture réelle des différents types de services de collecte des déchets (voir l'Encadré 4.1 dans la Section 4.3.2).

L'accès à un service de collecte sélective est associé à une réduction de la production de déchets mixtes par personne (Graphique 4.5). Les ménages qui bénéficient d'une collecte sélective à domicile produisent 42 % de déchets mixtes en moins que ceux sans aucun service, contre 26 % en moins pour ceux qui ne disposent que de services en points de dépôt. Les ménages déclarant ne pas avoir accès à des services de collecte sélective pour les bouteilles en plastique produisent en moyenne 50 litres de déchets mixtes par personne par semaine, alors que ceux disposant de services de point d'apport ou de ramassage en rue n'en produisent que 37 et 29 litres, respectivement. Les résultats sont similaires pour le papier et le carton.

En outre, les ménages bénéficiant du ramassage en rue des emballages plastiques recyclent 62 % des déchets plastiques, contre 54 % pour ceux qui apportent leurs déchets plastiques à un site de collecte. Des observations similaires sont faites pour les bouteilles en verre et en plastique, le papier et l'aluminium (Graphique 4.6). Ces résultats indiquent que la fourniture de services de collecte des matériaux recyclables est une composante majeure des stratégies visant la réduction des déchets mixtes et le développement du recyclage. Globalement, ces résultats sont conformes aux conclusions de l'Enquête EPIC de 2011, qui montrait que des services de collecte à domicile ou en point d'apport étaient associés à une réduction de 28 % à 45 % des déchets mixtes dans 8 des 11 pays considérés. La différence de production de déchets mixtes entre les services de collecte en rue et ceux en points de dépôt est toutefois plus marquée en 2022 qu'en 2011 (OCDE, 2014^[26]).

Graphique 4.5. La participation des ménages au recyclage peut être renforcée en rendant celui-ci plus pratique

Quantité moyenne de déchets mixtes produits par semaine (litres par personne)



Note : La question posée aux répondants était : « En moyenne, combien de sacs/poubelles suivant(e)s de déchets mixtes suivants (c'est-à-dire de déchets non recyclables et non compostables) votre foyer produit-il chaque semaine ? » Les graphiques regroupent les répondants en fonction de leur service de collecte pour le papier et le carton et pour les bouteilles en plastique. Les nombres de répondants sans service de recyclage pour le papier sont les suivants : BEL : 6, CAN : 32, CHE : 6, FRA : 28, GBR : 25, ISR : 115, NLD : 15, SWE : 23, USA : 167. Les nombres de répondants sans service de recyclage pour les bouteilles en plastique sont les suivants : BEL : 12, CAN : 24, CHE : 22, FRA : 30, GBR : 19, ISR : 78, NLD : 48, SWE : 19, USA : 180.

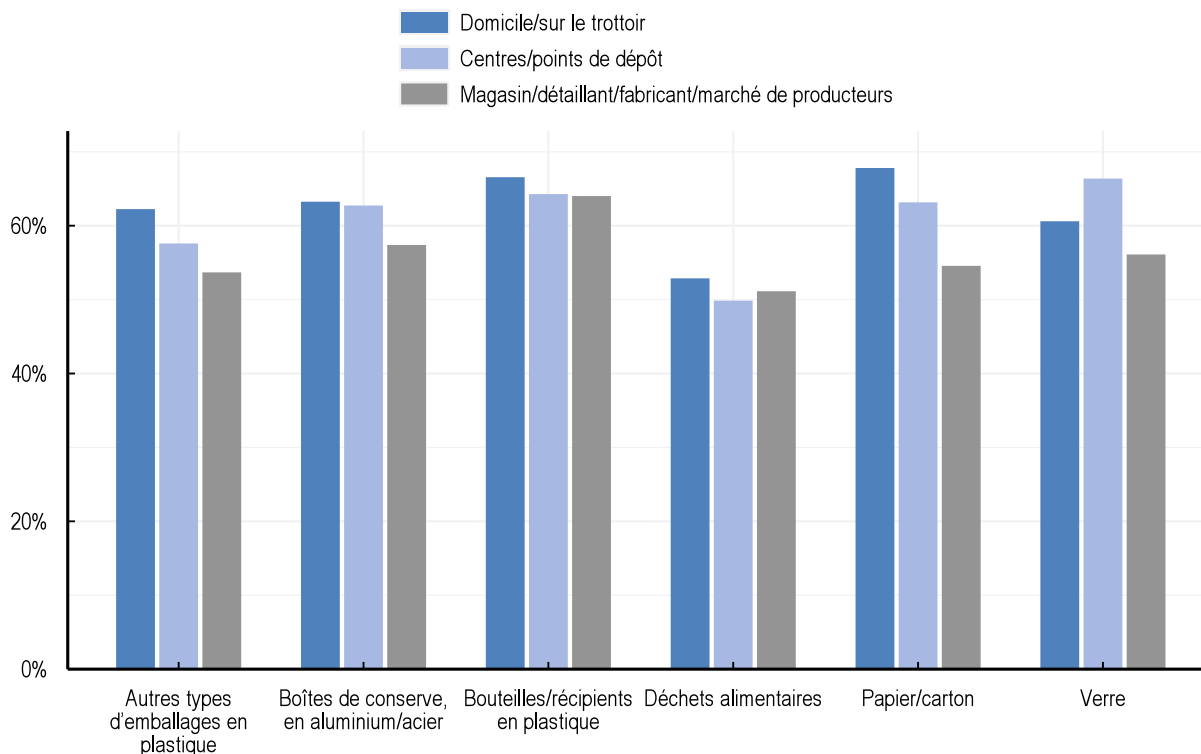
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/zjt7go>

En plus de leur incidence sur la réduction des déchets mixtes, les services de collecte des déchets à domicile semblent être associés à des taux de recyclage légèrement supérieurs que ceux qui exigent des individus qu'ils apportent les déchets jusqu'au point de collecte. Les ménages bénéficiant du ramassage en rue des emballages plastiques recyclent 62 % des déchets plastiques, contre 54 % pour ceux qui doivent les déposer dans un site de collecte. Des observations similaires sont faites pour les bouteilles en verre et en plastique, le papier et l'aluminium (Graphique 4.6).

Graphique 4.6. Les services de collecte sélective en rue et à domicile favorisent le recyclage

Pourcentage moyen de déchets triés pour le recyclage ou le compostage



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Veuillez indiquer quel pourcentage approximatif de chacun des éléments suivants votre foyer recycle ou composte ». Les réponses possibles étaient : Moins de 10 %, 25 %, 50 %, 75 %, Plus de 90 %, Je ne recycle/ne composte pas ces éléments (0 %), Je ne produis pas ce genre de déchets, et Je ne sais pas. Les moyennes affichées dans ce graphique sont calculées en utilisant la fréquence des types de réponse et en excluant les répondants qui ne produisent pas ce type de déchet ou qui ont répondu Je ne sais pas, et en prenant des valeurs de 5 % et de 95 % pour les catégories de réponse Moins de 10 % et Plus de 90 %.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/6svukn>

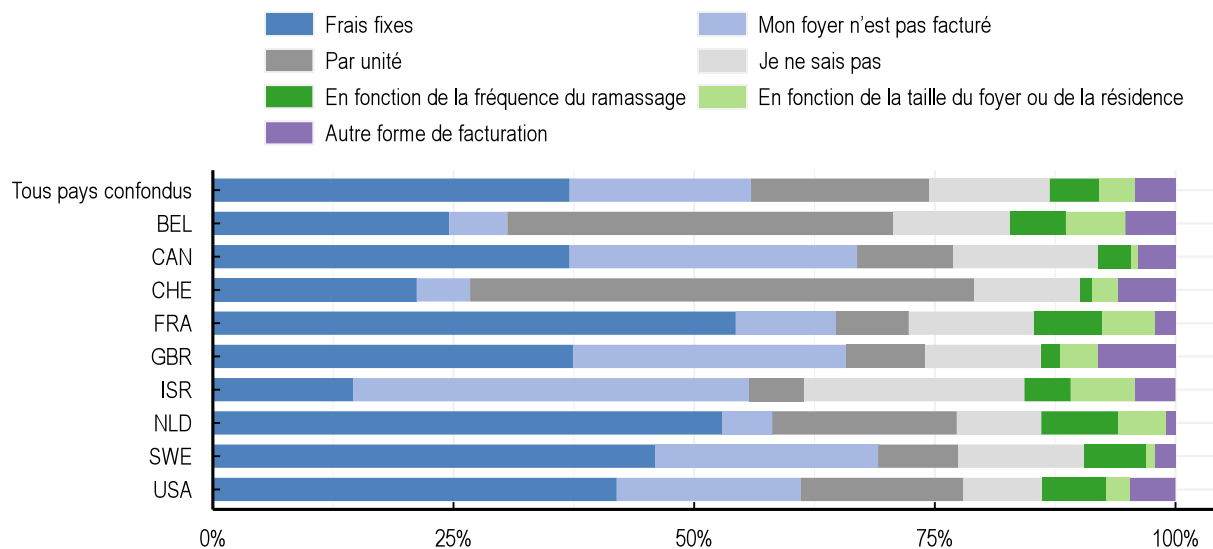
4.3.2. Dispositifs de tarification des déchets

Une proportion importante de répondants (19 %) déclarent que l'élimination des déchets ne leur est pas facturée (Graphique 4.7). Ce pourcentage est le plus élevé en Israël (41 %), puis au Canada (30 %) et au Royaume-Uni (28 %). Le système le plus courant est une redevance fixe pour l'élimination des déchets, qui concerne 37 % des ménages dans l'ensemble des pays, mais 54 % en France et 53 % aux Pays-Bas. Les redevances proportionnelles au poids concernent 19 % des ménages en moyenne, mais 52 % en Suisse. Il convient de noter que 13 % des répondants dans l'ensemble des pays déclarent ne pas connaître le régime de tarification des déchets en vigueur. Par exemple, si la redevance fixe est intégrée aux taxes municipales, les répondants peuvent ne pas savoir comment ils payent l'élimination des déchets mixtes.

On constate une évolution des régimes de tarification des déchets entre 2011 et 2022. Le recours à une redevance fixe semble avoir diminué en Israël, mais il semble avoir augmenté aux Pays-Bas. On observe également un recours légèrement accru aux redevances unitaires au Canada et aux Pays-Bas. En Israël et en Suède, moins de ménages déclarent devoir payer en 2022 qu'en 2011.

Graphique 4.7. Une redevance fixe pour l'élimination des déchets mixtes est le mode de tarification le plus courant

Pourcentage de répondants indiquant que leur foyer est soumis à différents systèmes de tarification pour l'élimination des déchets mixtes



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Comment votre foyer est-il facturé pour le ramassage des déchets mixtes (non recyclables, non compostables) à votre résidence principale ? Veuillez sélectionner la réponse la plus appropriée ».

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/tq0d3o>

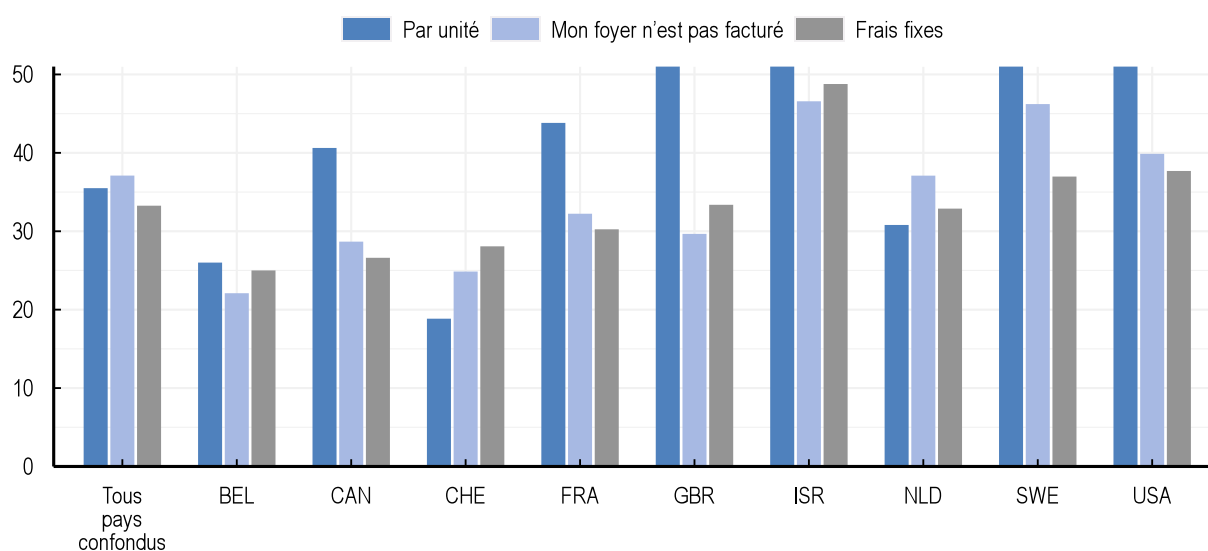
Les régimes de tarification des déchets mixtes sont mis en place pour réduire la production en internalisant les coûts de l'élimination des déchets. L'efficacité de ces régimes dépend généralement de plusieurs facteurs, tels que le niveau des frais facturés et les caractéristiques des communautés au sein desquelles ils sont instaurés. Les données laissent penser que les stratégies les plus efficaces impliquent une combinaison de mesures concernant à la fois les déchets mixtes et recyclables, comme l'association de services de collecte sélective à domicile et de redevances unitaires pour l'élimination des déchets mixtes (Montevecchi, 2016^[27] ; Allers et Hoeben, 2009^[28]).

Dans cinq pays sur neuf de l'échantillon, les ménages qui indiquent payer une redevance fixe pour l'élimination des déchets semblent produire moins de déchets mixtes (33 litres) que ceux ne payant rien (37 litres) (Graphique 4.8). Les résultats concernant les effets des tarifications unitaires sur la production de déchets sont moins probants. Les redevances unitaires amènent les ménages à payer en proportion de la quantité de déchets mixtes produits. Ces redevances sont uniquement associées à une baisse de production de déchets dans deux pays de l'échantillon : les Pays-Bas (17 %) et la Suisse (24 %). Ces constatations concordent avec d'autres études portant sur l'impact des redevances unitaires dans ces deux pays (van Beukering et al., 2009^[29] ; Pfister et Mathys, 2022^[30]). Dans d'autres pays, ces redevances sont toutefois associées à une augmentation de la production de déchets. Ce résultat contre-intuitif n'est pas probant et mérite une analyse plus poussée qui prendra en compte d'autres facteurs susceptibles d'influencer la production de déchets (comme la taille du foyer, le lieu de résidence, le type de redevance unitaire).

Au moins deux aspects sont à prendre en compte lors de l'interprétation de ces résultats. Tout d'abord, il est possible que certains répondants ne soient pas complètement au fait des services de collecte et des régimes de tarification des déchets qui les concernent (Encadré 4.1). Entre 8 % des répondants (aux États-Unis) et 23 % (en Israël) déclarent ne pas savoir comment ils sont facturés pour la collecte des déchets. Ensuite, ces résultats contradictoires ne tiennent pas compte de diverses variables spécifiques au contexte, comme la fréquence de collecte, le revenu ou le lieu de résidence, qui peuvent également influencer sur la production de déchets. Les données suggèrent la possibilité d'une relation en U inversé entre le revenu et la production de déchets dans certains pays, selon laquelle les individus des quintiles de revenu inférieur et supérieur génèrent moins de déchets que ceux du quintile de revenu intermédiaire. Une analyse détaillée tenant compte d'autres facteurs sera nécessaire pour mieux isoler l'effet sur la production de déchets de variables individuelles comme les caractéristiques socioéconomiques, la fourniture de services de collecte ou les régimes de tarification des déchets.


Graphique 4.8. L'impact des régimes de tarification sur la production de déchets n'est pas clair

Quantité moyenne de déchets mixtes produits par personne chaque semaine (en litres)



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « En moyenne, combien de sacs/poubelles suivant(e)s de déchets mixtes (c'est-à-dire de déchets non recyclables et non compostables) votre foyer produit-il chaque semaine ? » Le graphique regroupe les répondants en fonction de leur type de tarification pour la collecte de déchets mixtes. Les tailles des échantillons concernant la tarification de la collecte dans chaque pays sont les suivantes : BEL frais fixes 225, BEL non facturée 58, CAN frais fixes 334, CAN non facturée 250, CHE frais fixes 194, CHE non facturée 56, FRA frais fixes 483, FRA non facturée 89, GBR frais fixes 343, GBR non facturée 238, ISR frais fixes 128, ISR non facturée 359, NLD frais fixes 474, NLD non facturée 37, SWE frais fixes 397, SWE non facturée 188, USA frais fixes 687, USA non facturée 314.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/7u12rn>

Encadré 4.1. Différences entre les services et les régimes de tarification déclarés et réels pour les déchets mixtes et recyclables dans l'enquête

La disponibilité des services de collecte, les régimes de tarification pour les déchets mixtes et les incitations au recyclage ne sont pas identiques dans les pays faisant partie de l'échantillon. D'importantes variations sont également observées à l'intérieur des pays, car les politiques relatives aux déchets solides sont souvent mises en œuvre à l'échelle locale. La couverture déclarée des services de collecte sélective dans l'Enquête EPIC diffère dans certains cas des informations données par la Commission européenne sur les mesures réellement en vigueur en 2015 (Commission européenne et al., 2015_[31])¹:

- **En Belgique**, les services de collecte à domicile pour le papier étaient selon la Commission européenne disponibles pour 100 % des foyers en 2015. Dans l'Enquête EPIC, 85 % des répondants belges déclaraient que c'était le cas en 2022. En revanche, la disponibilité déclarée de services de collecte à domicile pour le verre semble conforme à la réalité, car de 20 à 30 % des foyers belges bénéficiaient de tels services en 2015, et 22 % déclaraient que c'était le cas en 2022.
- **Au Royaume-Uni**, on estimait que 94 % des foyers avaient accès à des services de collecte à domicile pour divers matériaux recyclables (papier, carton, plastique et métal) en 2015, mais seuls de 67 à 70 % des ménages citent ces services pour le métal, le verre et les plastiques recyclables dans l'Enquête EPIC.
- **Aux Pays-Bas**, moins de 18 % des ménages bénéficiaient de services de collecte à domicile pour les déchets alimentaires en 2015, alors que 50 % des ménages interrogés les déclaraient disponibles en 2022.
- **En Suède**, on estimait que 12 % des ménages bénéficiaient de services de collecte en 2015, alors que 46 % des ménages les déclarent disponibles en 2022.

En Belgique et au Royaume-Uni, cette différence peut provenir d'un manque d'information plutôt que d'un déclin des services, tandis qu'aux Pays-Bas et en Suède, cet écart peut en partie refléter un développement des services disponibles entre 2015 et 2022.

Les statistiques sur la couverture des systèmes de tarification au niveau des pays sont compliquées à trouver car la gestion des déchets se fait à divers niveaux d'administration, et regroupe des prestataires de services privés et publics. On constate ici des écarts entre la couverture réelle des systèmes de tarification, et les données déclarées. Au Royaume-Uni par exemple, 54 % des ménages déclarent un type de tarification (soit des frais fixes, une redevance unitaire ou un autre type) pour l'élimination de leurs déchets mixtes. Seulement, la tarification variable de l'élimination des déchets mixtes est interdite au Royaume-Uni en vertu de la Loi sur la protection de l'environnement de 1990. L'incohérence entre les services de collecte disponibles déclarés dans l'Enquête EPIC et la réalité peut refléter le manque d'information des ménages en ce qui concerne l'existence et les types de tarification en vigueur pour l'élimination des déchets mixtes.

1. Il s'agit des données récentes les plus détaillées sur la couverture des services d'élimination des déchets pour de nombreux pays de l'échantillon.

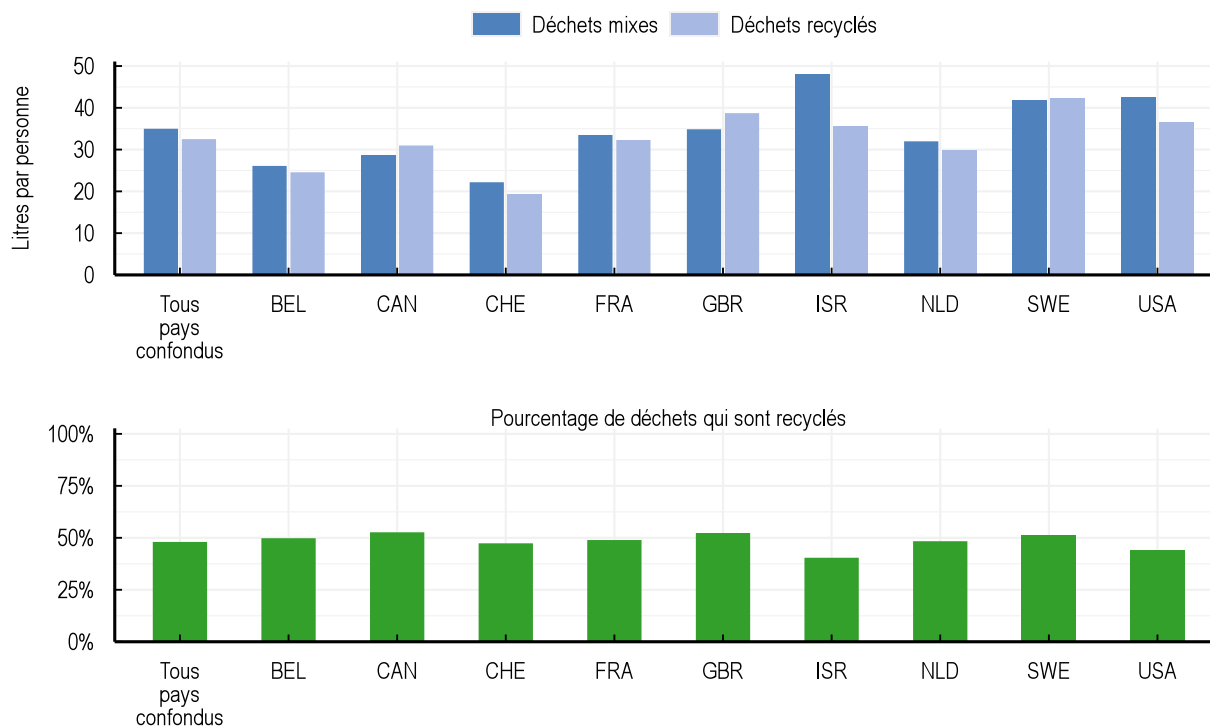
4.4. Volumes de déchets mixtes et de recyclage

Dans les neuf pays considérés, les ménages déclarent produire en moyenne 34 litres de déchets mixtes et 32 litres de déchets recyclables par personne et par semaine (Graphique 4.9)⁹. Ce sont les répondants suisses qui déclarent les plus petits volumes de déchets, avec 22 litres de déchets mixtes et 19 litres de déchets recyclables. C'est en Israël que les volumes de déchets mixtes sont les plus importants (48 litres),

tandis que les répondants suédois déclarent les plus gros volumes de déchets recyclables (42 litres). Les taux de recyclage, à savoir le pourcentage des déchets totaux qui est recyclé, calculés à partir des quantités déclarées de déchets mixtes et recyclables, varient de 40 % en Israël à 53 % au Royaume-Uni.


Graphique 4.9. Production hebdomadaire moyenne de déchets

Litres par personne de déchets mixtes et recyclables, et pourcentage de déchets ménagers recyclés



Note : Pour chaque répondant, la proportion de déchets qui sont triés pour le recyclage est calculée comme étant le volume hebdomadaire par personne de déchets recyclables produits par le ménage divisé par le volume par personne de déchets mixtes et recyclables produit par le ménage. Le tableau affiche les moyennes par pays de cette proportion calculées au niveau des ménages.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/6y2vz5>

Les matériaux les plus couramment recyclés dans l'échantillon sont les bouteilles et les contenants en plastique (62 %), et le papier et le carton (61 %). Les taux de recyclage pour le métal et le verre sont légèrement inférieurs (57 % et 59 %, respectivement). En moyenne 51 % des répondants déclarent séparer les piles des déchets mixtes (Graphique 4.10), et dans l'ensemble 12 % des ménages déclarent qu'ils ne trient jamais les piles (jusqu'à 27 % aux États-Unis). En plus du volume de déchets qu'ils produisent par semaine, on a également demandé aux répondants d'évaluer le pourcentage de déchets qu'ils trient à des fins de recyclage ou de compostage (Graphique 4.10). Les ménages d'Israël et des États-Unis déclarent trier un plus faible pourcentage de déchets (33 % et 43 %, respectivement). Les répondants des sept autres pays déclarent trier en moyenne 62 % de leurs déchets à des fins de recyclage et de compostage. Dans tous les pays, les déchets alimentaires sont les moins triés (44 % de ces déchets sont triés en moyenne, de 26 % en Israël à 58 % en Suède). Il convient de noter qu'alors que 27 % des répondants déclarent trier plus de 90 % de leurs déchets alimentaires à des fins de compostage, pour 36 % d'entre eux, la part triée est inférieure à 50 %, et pour 19 % de l'échantillon, aucun tri n'est réalisé. La Section 4.5 présente d'autres résultats relatifs aux déchets alimentaires et au compostage.

Graphique 4.10. Le plastique et le papier/carton sont les matériaux le plus souvent triés pour être recyclés

Pourcentage moyen de déchets triés pour le recyclage ou le compostage



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Veuillez indiquer quel pourcentage approximatif de chacun des éléments suivants votre foyer recycle ou composte ».

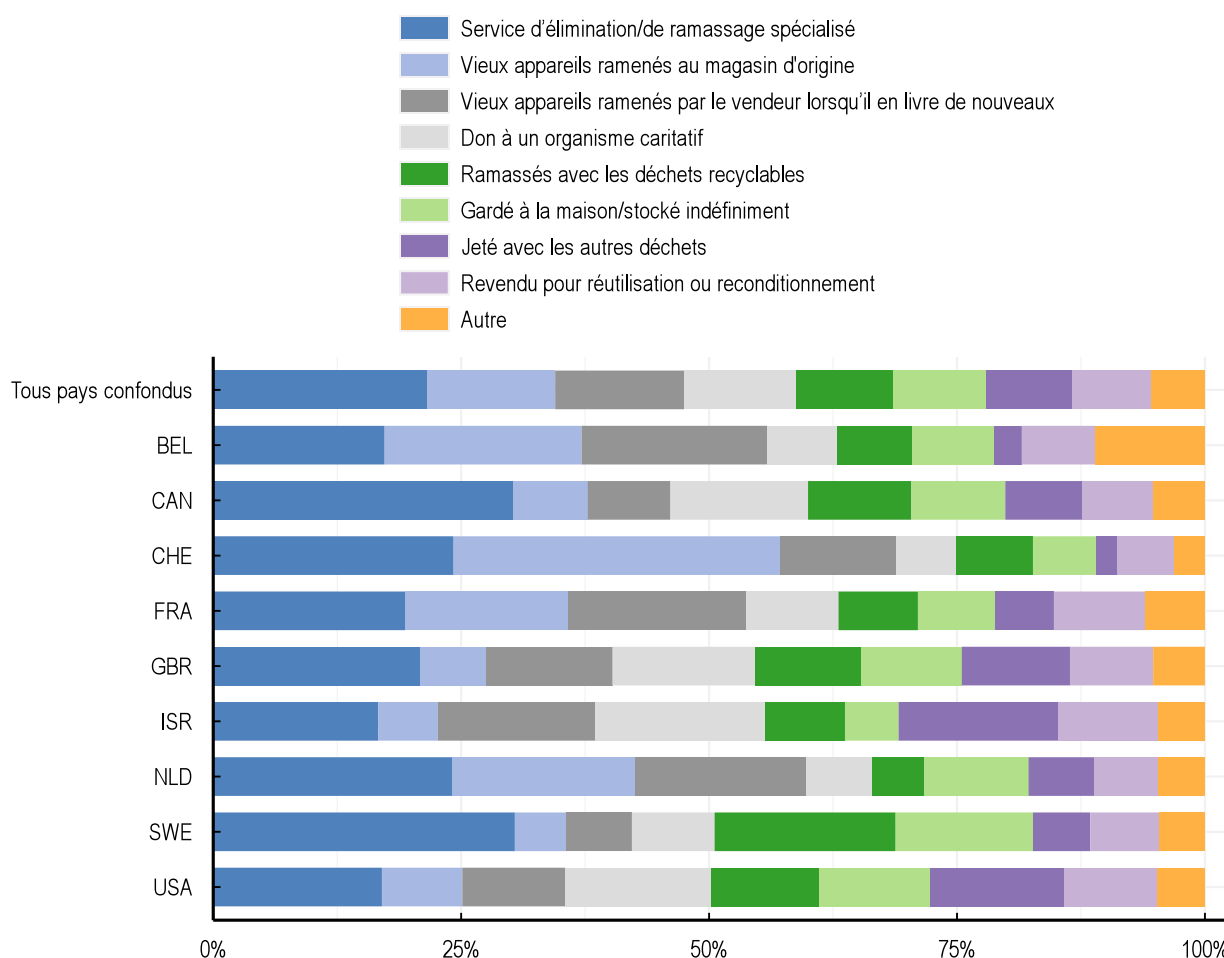
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/ytgdsn>

Tous les pays de l'échantillon sont caractérisés par un éventail de moyens d'élimination des appareils électroniques usagés ou cassés, aucun ne dominant dans aucun pays (Graphique 4.11)¹⁰. Les ménages déclarent recourir le plus souvent à des services de collecte ou d'élimination spécialisés (22 % des réponses). Les autres modes d'élimination sont la récupération des anciens appareils par un vendeur lors de la livraison d'un nouvel équipement (13 %), et le retour en magasin (13 %). La mise au rebut des appareils électroniques avec les déchets mixtes représentait 9 % des réponses. Il s'agit d'un progrès considérable par rapport à l'enquête de 2011, dans laquelle 34 % des répondants déclaraient se débarrasser ainsi de leurs appareils électroniques. Les pourcentages des répondants qui déclarent procéder de la sorte sont plus élevés en Israël, aux États-Unis et au Royaume-Uni, où 16 %, 14 % et 11 % des ménages respectivement déclarent jeter leurs appareils électroniques avec les déchets mixtes en 2022.

Graphique 4.11. Une minorité de ménages jettent leurs appareils électroniques et électriques avec les déchets mixtes

Pourcentage relatif de chaque raison citée



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « En général, comment vous débarrassez-vous des appareils électroniques et électriques qui sont vieux ou qui ne fonctionnent plus ? Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent ». Les valeurs rapportées reflètent le pourcentage de fois qu'un moyen donné a été cité par rapport au nombre total de moyens cités.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

Globalement, les ménages interrogés lors de la troisième édition de l'Enquête EPIC déclarent produire moins de déchets mixtes que ceux de la deuxième édition de 2011 (OCDE, 2014^[26]). En France par exemple, la moyenne hebdomadaire déclarée de déchets mixtes par personne était d'environ 40 litres en 2011, et est d'environ 34 litres en 2022. En Israël, les répondants déclaraient produire plus de 60 litres de déchets mixtes par personne par semaine en 2011, contre 48 litres en 2022. L'effet de la pandémie de COVID-19 sur la production de déchets autodéclarée est présenté dans l'Encadré 4.2.

Encadré 4.2. Effets du COVID-19 sur les comportements relatifs aux déchets

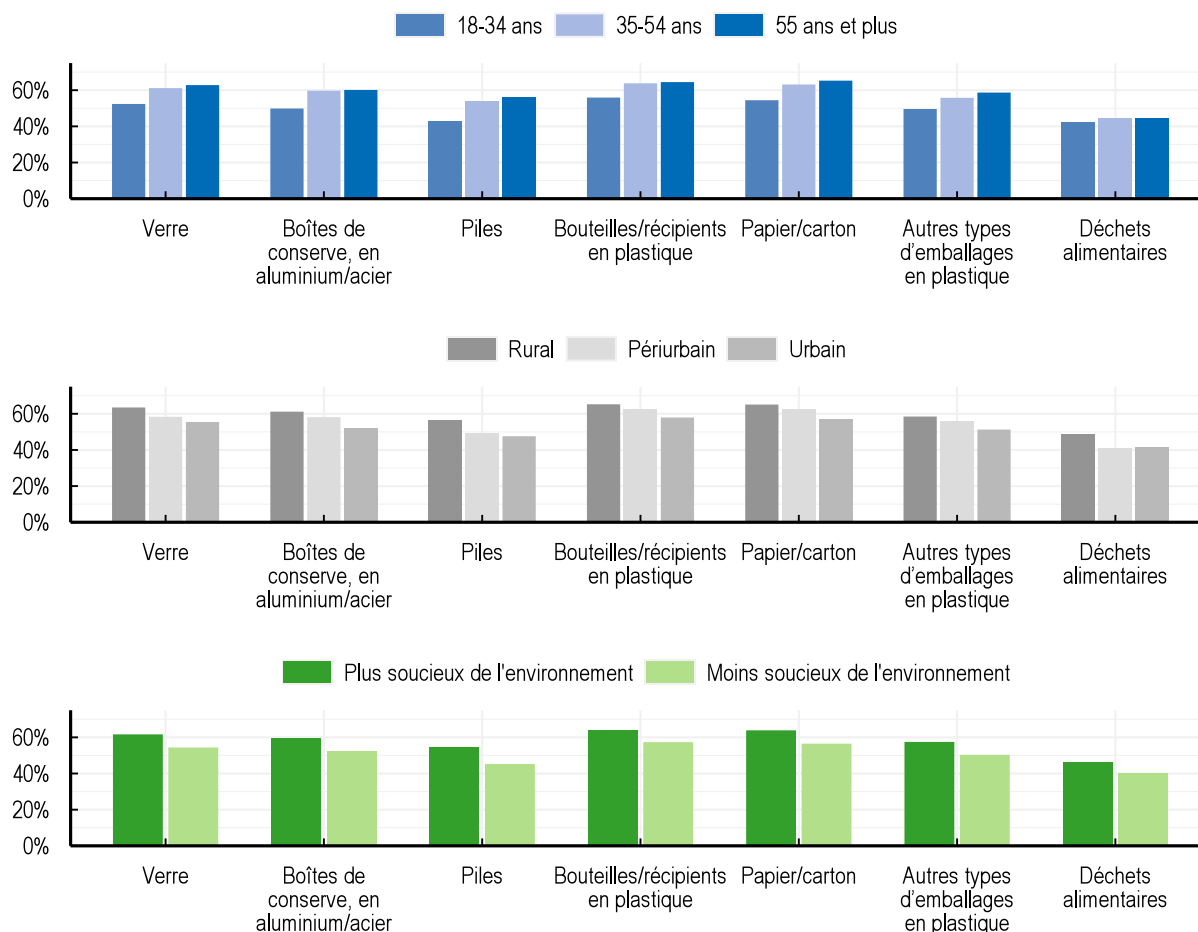
Des données probantes indiquent que l'augmentation du télétravail peut à la fois entraîner des hausses et des baisses de production de déchets, en fonction de la quantité de télétravail adoptée par les ménages (Amicarelli et al., 2022^[32]). Lorsqu'on les questionne sur l'évolution de la quantité de déchets produits durant la pandémie de COVID-19, les ménages déclarent très majoritairement que la quantité de déchets mixtes et recyclables qu'ils ont produite n'a pas changé. Cette constatation est en accord avec d'autres données qui indiquent que la pandémie a certes fait baisser l'utilisation de plastique à court terme du fait du recul de l'activité économique, mais ne semble pas avoir affecté la tendance à la hausse de cette utilisation à long terme (OCDE, 2023^[12]).

L'âge, le lieu de résidence et le degré de préoccupation environnementale semblent être associés à des taux élevés de recyclage, ce qui n'est pas le cas pour le niveau d'instruction (Graphique 4.12). Les répondants âgés de 55 ans et plus déclarent recycler leurs déchets recyclables 9 % de plus en moyenne que ceux de 18 à 34 ans. Les répondants qui vivent dans les zones rurales déclarent également recycler un peu plus que ceux des zones urbaines et périurbaines. Une explication possible serait le manque de place des citadins pour stocker les matériaux à recycler (Timlett et Williams, 2009^[33]). Ils sont en outre plus susceptibles de vivre en appartement, où les responsabilités concernant le tri des déchets ne sont pas clairement définies (Slater, 2019^[34]). Enfin, les ménages plus petits semblent également produire plus de déchets et de matériaux recyclables par personne (Graphique 4.13)¹¹.

Alors que le souci de l'environnement semble être associé au choix de trier ou pas les déchets ménagers, il ne semble pas affecter la quantité de déchets qui sont triés (Graphique 4.12). Les ménages fortement soucieux de l'environnement sont environ deux fois plus enclins à recycler au moins certains matériaux, mais parmi les ménages qui pratiquent le tri, ceux qui sont soucieux de l'environnement déclarent trier 58 % de leurs déchets recyclables, contre 51 % pour ceux qui ne le sont pas.


Graphique 4.12. L'âge, un lieu de résidence rural et une forte préoccupation pour l'environnement sont associés à plus de recyclage et de compostage

Pourcentage des déchets triés pour le recyclage ou le compostage selon l'âge, le lieu de résidence et le niveau de préoccupation pour l'environnement



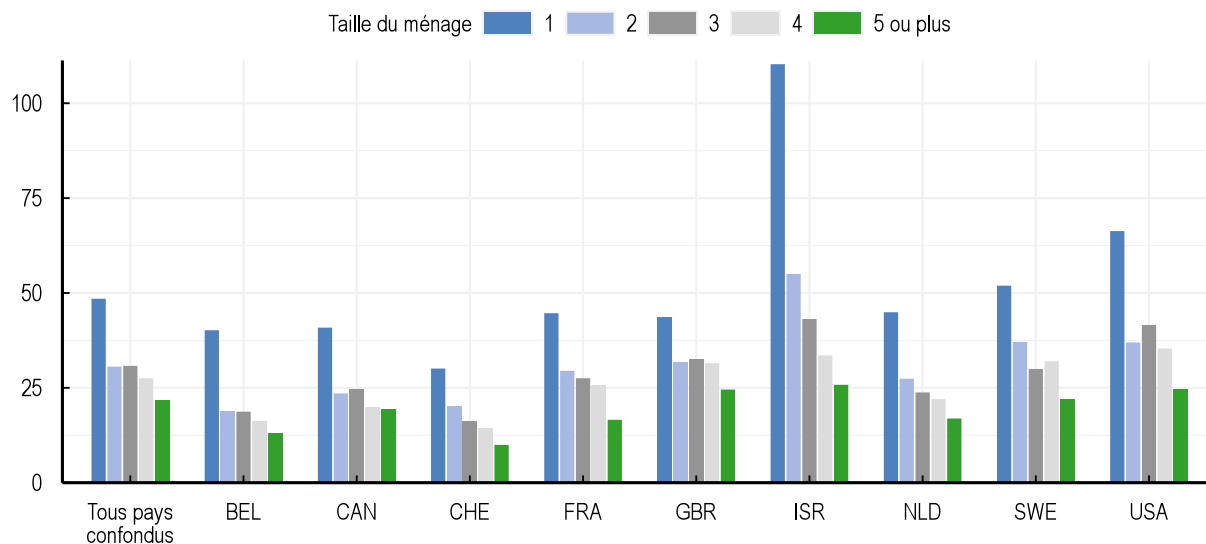
Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Veuillez indiquer quel pourcentage approximatif de chacun des éléments suivants votre foyer recycle ou composte ». Les réponses possibles étaient : Moins de 10 %, 25 %, 50 %, 75 %, Plus de 90 %, Je ne recycle/ne composte pas ces éléments (0 %), Je ne produis pas ce genre de déchets, et Je ne sais pas. Les moyennes affichées dans ce graphique sont calculées en utilisant la fréquence des types de réponse et en excluant les répondants qui ne produisent pas ce type de déchet ou qui ont répondu Je ne sais pas, et en prenant des valeurs de 5 % et de 95 % pour les catégories de réponse Moins de 10 % et Plus de 90 %.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/tevon2>


Graphique 4.13. Les ménages plus petits produisent en moyenne plus de déchets par personne

Litres par personne de déchets mixtes par semaine



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « En moyenne, combien de sacs/poubelles suivant(e)s de déchets mixtes (c'est-à-dire de déchets non recyclables et non compostables) votre foyer produit-il chaque semaine ? »

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/wjguvq>

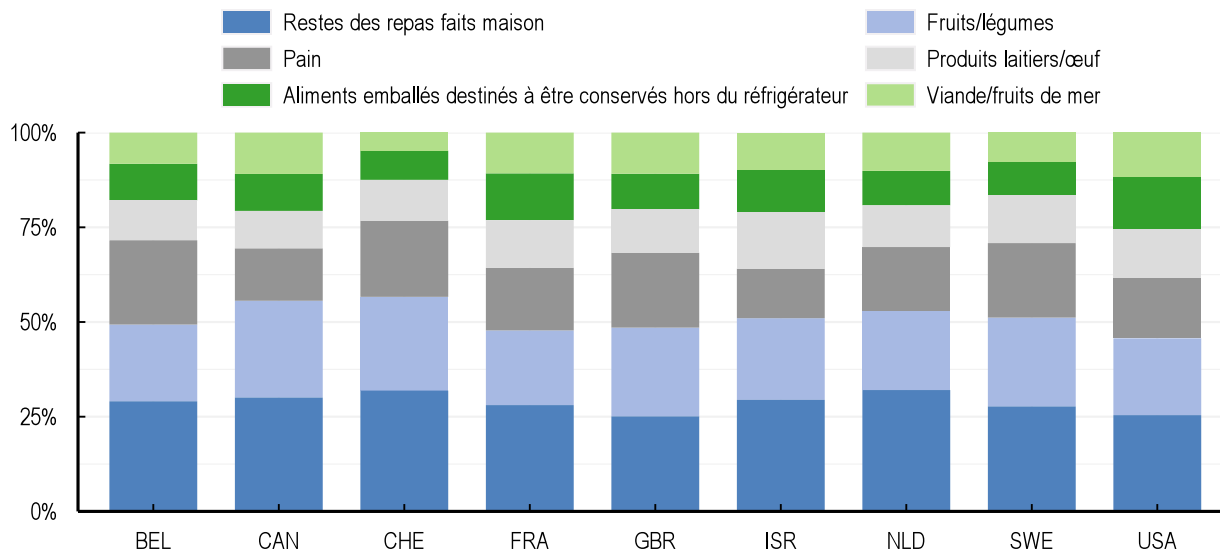
4.5. Déchets alimentaires

4.5.1. Déchets alimentaires produits par les ménages

La plupart des répondants de l'échantillon indiquent qu'il arrive à leur foyer de jeter des denrées alimentaires. Les principaux types d'aliments jetés sont les restes de repas faits maison, les fruits et légumes, et le pain (Graphique 4.14). Les produits laitiers et les œufs, les aliments emballés, et la viande et les produits de la mer sont moins souvent jetés.

Graphique 4.14. Les restes, les fruits et légumes et le pain sont les aliments le plus fréquemment jetés

Part relative des types d'aliments gaspillés



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Quels types d'aliments votre foyer jette-il généralement ? Veuillez exclure les parties non comestibles de l'aliment comme les épilures, les trognons de pommes, etc. ».

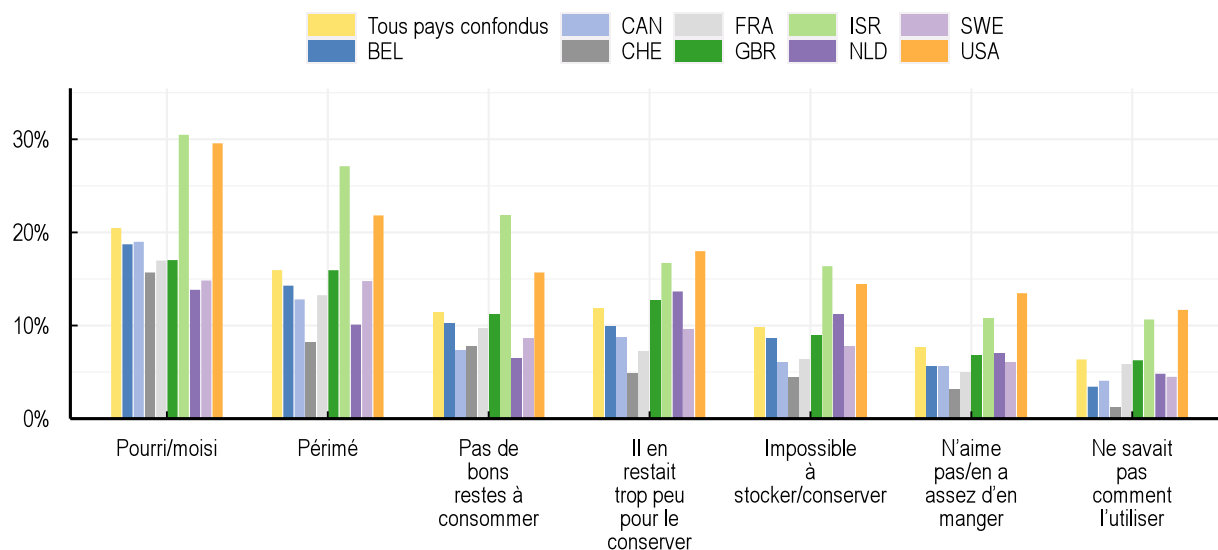
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/41gf30>

Les principales raisons avancées par les ménages sont notamment le fait que l'aliment a pourri/moisi (20 % des ménages), et qu'il est périmé (16 %) (Graphique 4.15). Aux dires des répondants, il s'agit surtout d'aliments qu'ils ont oubliés ou qu'ils ont achetés ou préparés en trop grande quantité. Un nombre plus élevé de ménages en France et en Suisse déclarent que leurs aliments pourrissent/moisissent car ils ne trouvent pas le temps de les préparer.

Graphique 4.15. La plupart des aliments sont jetés car ils ont pourri/moisi ou sont périmés

Proportion des répondants qui jettent souvent ou toujours de la nourriture pour des raisons spécifiques



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « À quelle fréquence jetez-vous de la nourriture (par exemple dans la poubelle, dans le broyeur, au compostage, etc.) pour les raisons suivantes ? » Cette question a été posée aux ménages qui avaient indiqué qu'ils jetaient de la nourriture. Les tailles des échantillons pour chaque pays sont les suivantes : BEL : 506, CAN : 533, CHE : 444, FRA : 395, GBR : 570, ISR : 734, NLD : 565, SWE : 553, USA : 1 144.

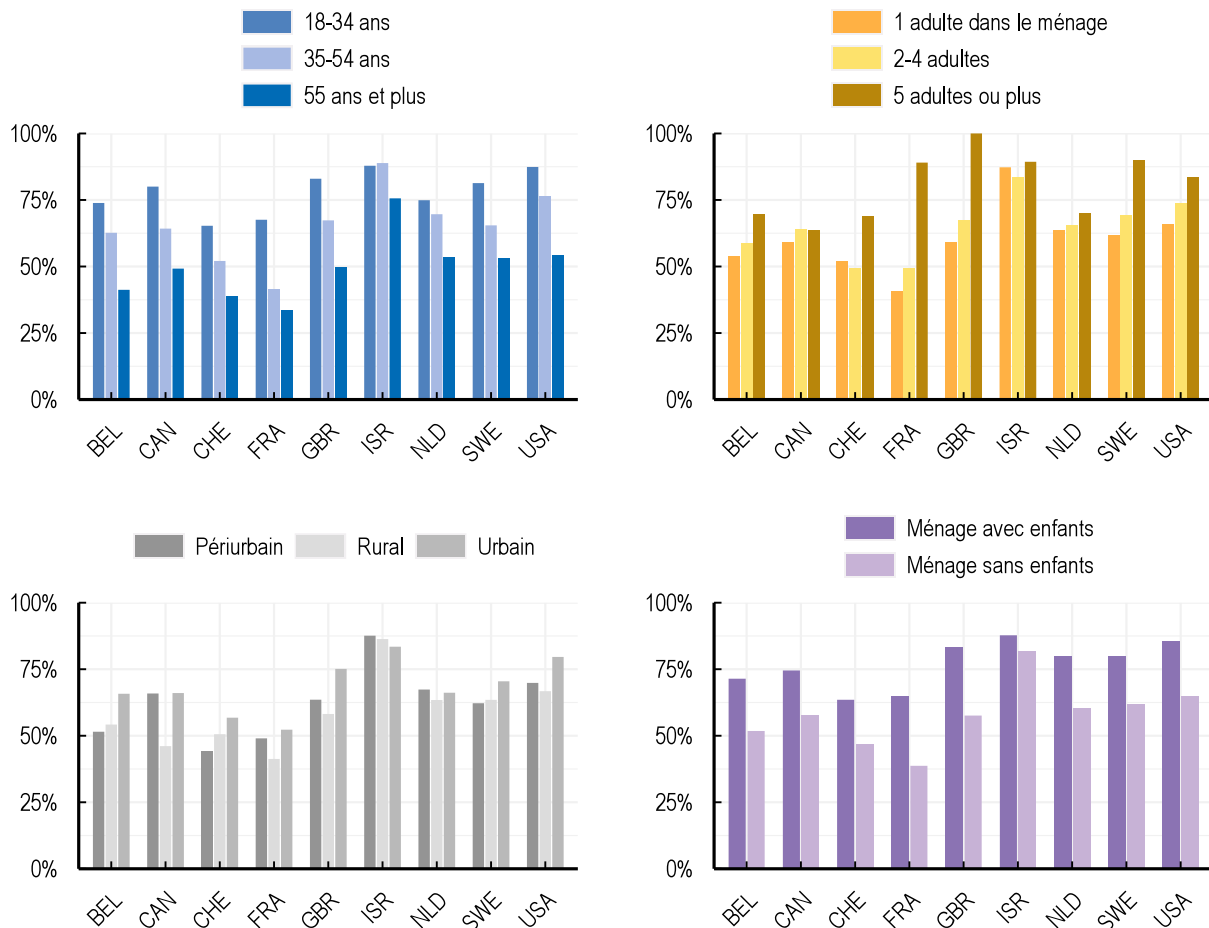
Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/uxjach>

En plus de réduire la quantité de nourriture qui est éliminée avec les déchets mixtes, les politiques environnementales cherchent également à réduire la quantité de nourriture qui est gaspillée et jetée. Les proportions les plus élevées de ménages déclarant qu'ils jettent de la nourriture (c'est-à-dire se débarrassent d'aliments comestibles ou gâtés avec les déchets mixtes) se trouvent en Suède, aux États-Unis et en Israël. Le fait de jeter de la nourriture est associé à plusieurs caractéristiques socioéconomiques (Graphique 4.16). La présence d'enfants dans le foyer, par exemple, augmente sensiblement la probabilité de jeter des aliments. Alors que 58 % des ménages sans enfant déclarent jeter de la nourriture, 79 % des ménages avec enfants déclarent le faire. Dans l'ensemble des pays, 57 % des ménages en zone rurale jettent de la nourriture, contre 71 % dans les zones urbaines. Il semble aussi y avoir une association avec le nombre d'adultes dans le ménage. Dans la plupart des pays de l'échantillon, les ménages de cinq adultes ou plus et les ménages à revenu élevé sont plus susceptibles de jeter de la nourriture, un constat confirmé par d'autres études (Everitt et al., 2022^[35] ; Hermanussen, Loy et Egamberdiev, 2022^[36]). Dans la plupart des pays, les ménages ruraux ont davantage tendance que ceux des zones urbaines à déclarer qu'ils ne jettent jamais de nourriture.

Graphique 4.16. Les ménages plus petits, dont les membres sont plus âgés, dans les zones rurales et sans enfant ont moins tendance à jeter de la nourriture

Pourcentage de répondants jetant au moins certains produits alimentaires



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Quels types d'aliments votre foyer jette-il généralement ? Veuillez exclure les parties non comestibles de l'aliment comme les épluchures, les trognons de pommes, etc. ». Le graphique indique le pourcentage de répondants qui n'ont pas répondu : « Mon ménage ne jette jamais de nourriture ».

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

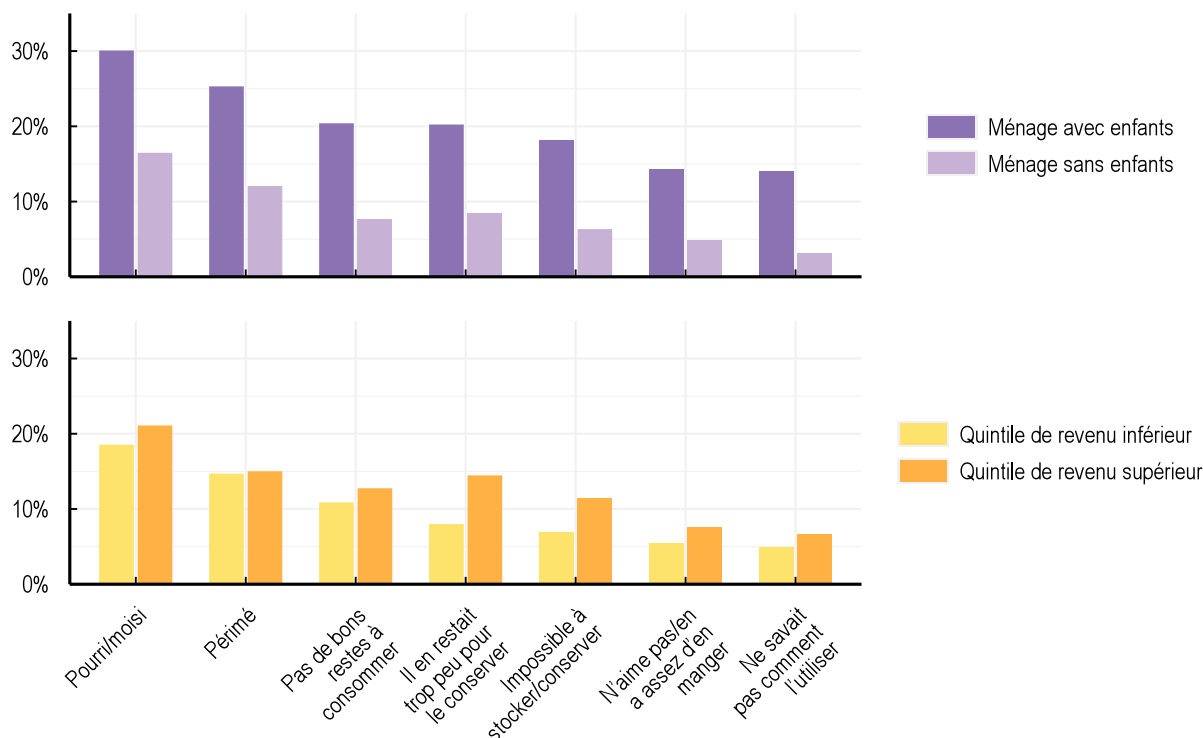
StatLink  <https://stat.link/4q17c2>

En outre, les raisons avancées pour expliquer ce gaspillage varient en fonction du type de ménage : ceux avec des enfants ont plus tendance à déclarer que la nourriture a pourri/moisi car préparée en trop grande quantité (Graphique 4.17). Les ménages avec des enfants rencontrent des difficultés à prévoir les bonnes portions et à gérer le temps. Ce résultat souligne l'intérêt potentiel de campagnes d'information sur la planification et le portionnement des repas. Les ménages plus aisés ont aussi davantage tendance à déclarer qu'ils jettent de la nourriture. Les principales raisons avancées par ces ménages sont que les aliments ont pourri/moisi ou ont dépassé la date de péremption.

Les ménages indiquent que différents types d'informations les aideraient à réduire la quantité de nourriture qu'ils jettent. Les informations sur ce qui peut être congelé et pendant combien de temps sont les plus souvent citées. Les informations pour les aider à planifier les achats et bien portionner les aliments, sur la bonne façon de stocker les produits et sur les aliments qui sont dangereux lorsqu'ils sont gâtés (et pas simplement peu attrayants) sont également considérées utiles.

Graphique 4.17. Les ménages à revenu élevé et ceux avec enfants ont plus tendance à jeter des aliments comestibles

Pourcentage des ménages jetant souvent ou toujours des aliments comestibles



Note : la question posée aux répondants était la suivante : « À quelle fréquence jetez-vous de la nourriture (par exemple dans la poubelle, dans le broyeur, au compostage, etc.) pour les raisons suivantes ? » Pour chaque raison les répondants pouvaient sélectionner Jamais, Rarement, Parfois, Souvent ou Toujours. La question a été posée aux répondants qui jettent tous types d'aliments. Les tailles des échantillons sont les suivantes : BEL : 506, CAN : 533, CHE : 444, FRA : 395, GBR : 570, ISR : 734, NLD : 565, SWE : 553, USA : 1144.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/r8j6u3>

4.5.2. Compostage des déchets alimentaires

Les ménages déclarent trier en moyenne 44 % de leurs déchets alimentaires pour le compostage, de 26 % en Israël à 58 % en Suède (se référer au Graphique 4.10). Le compostage fait ici référence à la production de compost à partir de matière végétale, à domicile ou dans une installation collective. Si certains ménages recyclent beaucoup, d'autres ne le font jamais. Alors que 27 % des répondants trient plus de 90 % de leurs déchets alimentaires pour les composter, 36 % en trient moins de 50 %, et 19 % ne les trient pas du tout. Parmi les ménages qui trient leurs déchets alimentaires pour le compostage, 53 % dans l'ensemble des pays le font chez eux et les autres déposent leurs déchets alimentaires triés dans une installation collective.

Les ménages plus aisés et plus soucieux de l'environnement compostent le plus. Le pourcentage moyen de déchets alimentaires compostés (plutôt que jetés avec les déchets mixtes) est de 46 % pour les ménages fortement préoccupés par l'environnement, et de 40 % pour ceux qui le sont moins (se référer au Graphique 4.12). En moyenne, les ménages à revenu élevé compostent 48 % de leurs déchets alimentaires, contre 40 % pour ceux à faible revenu. La France, le Royaume-Uni et Israël font figure d'exception, car on n'y observe pas de forte relation entre le revenu déclaré et le pourcentage de déchets alimentaires compostés. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette situation, comme la disponibilité des services de collecte.

Cette disponibilité est un déterminant majeur de la pratique du compostage. Les répondants plus jeunes et ceux habitant dans une maison individuelle considèrent que le caractère déplaisant et le manque d'information sur le sujet sont des obstacles plus significatifs au compostage que le manque de place. Toutefois, pour ceux qui vivent en appartement ou dans des maisons mitoyennes, c'est le manque de place qui est le principal obstacle. Les ménages avec des enfants indiquent, eux, le manque de connaissance, le caractère déplaisant et les contraintes d'organisation. Le manque d'information sur le sujet figure parmi les principales raisons des répondants en Israël et aux États-Unis.

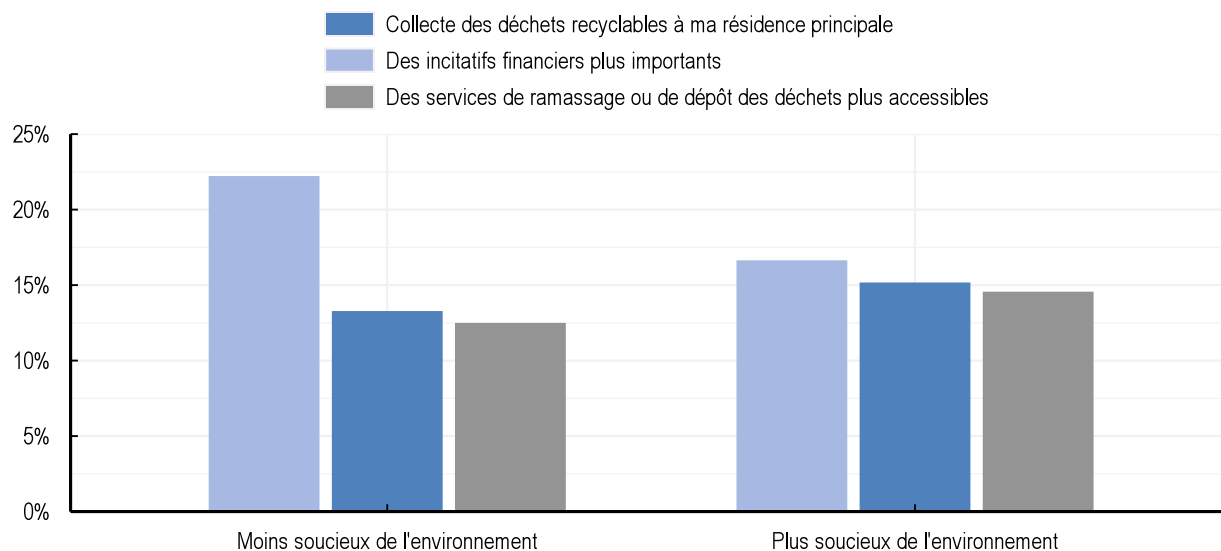
L'enquête suggère en outre que le type de tarification de la collecte des déchets mixtes peut avoir un impact sur la quantité de déchets alimentaires triés pour être compostés. Ainsi, les ménages facturés à l'unité pour les déchets mixtes déclarent en moyenne trier 55 % de leurs déchets alimentaires pour les composter, contre 35 % pour ceux qui ne sont pas facturés.

Globalement, les répondants citent invariablement les incitations financières plus importantes (par le biais de réductions ou de versements), et le fait de bénéficier d'une collecte en rue des déchets compostables, comme les principales mesures qui les encourageraient à davantage recycler et composter. Des services de dépôt ou de collecte plus accessibles sont également considérés comme des déterminants majeurs dans la plupart des pays de l'échantillon. Des exigences plus simples en matière de recyclage et de compostage figurent parmi les trois principales raisons au Canada et au Royaume-Uni ; disposer de plus de place à la maison faisait partie des principales raisons en Suède.

Ces facteurs sont similaires quels que soient le niveau de revenu, l'âge, et le lieu de résidence. Bien que les principales raisons avancées par les ménages peu et très soucieux de l'environnement ne diffèrent pas, ceux peu préoccupés par l'environnement citent davantage l'augmentation des incitations financières (Graphique 4.18). Même les ménages qui déclarent ne pas avoir accès à des services de collecte sélective sont plus enclins à indiquer que l'augmentation des incitations financières plutôt que la fourniture de services de collecte les encouragerait à recycler davantage¹². Ce résultat vient conforter les données existantes qui montrent que l'existence de systèmes de consigne accroît les taux de recyclage du plastique (Colelli et al., 2022^[37] ; Laubinger et al., 2022^[38]). Si les régimes de tarification en vigueur selon les déclarations des ménages sont des systèmes de consigne¹³, ces résultats semblent indiquer qu'il serait possible d'accroître les montants de la consigne afin d'inciter plus efficacement les ménages à trier leurs déchets recyclables¹⁴.


Graphique 4.18. Les incitations financières au recyclage/compostage encouragent davantage ceux peu soucieux de l'environnement

Pourcentage des répondants classant une mesure comme la plus importante



Note : La question posée aux répondants était la suivante : « Veuillez classer jusqu'à trois critères les plus importants de 1 (le plus important) à 3 (le troisième plus important) qui encourageraient votre foyer à recycler ou à composter davantage ». Neuf raisons possibles sont proposées. Les trois mesures les plus fréquemment choisies par groupe sont présentées.

Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/6dr329>

Références

- Allers, M. et C. Hoeben (2009), *Effects of Unit-Based Garbage Pricing: A Differences-in-Differences Approach*, Springer Science and Business Media LLC, <https://doi.org/10.1007/s10640-009-9320-6>. [28]
- Amicarelli, V. et al. (2022), *Has the COVID-19 pandemic changed food waste perception and behavior? Evidence from Italian consumers*, Pergamon, <https://doi.org/10.1016/J.SEPS.2021.101095>. [32]
- CISL (2022), *Green Circularity: Advancing the EU's Climate Goals through a Circular Economy*, The University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership, https://www.corporateleadersgroup.com/files/green_circularity_advancing_the_eus_climate_goals_through_a_circular_economy1.pdf (consulté le 8 mars 2023). [21]
- Colelli, F. et al. (2022), *Assessment of the effectiveness and efficiency of packaging waste EPR schemes in Europe*, Pergamon, <https://doi.org/10.1016/J.WASMAN.2022.05.019>. [37]

- Commission européenne, D. et al. (2015), « Assessment of separate collection schemes in the 28 capitals of the EU - Publications Office of the EU », <https://data.europa.eu/doi/10.2779/49194> (consulté le 17 février 2023). [31]
- Díaz-Farina, E., J. Díaz-Hernández et N. Padrón-Fumero (2020), *The contribution of tourism to municipal solid waste generation: A mixed demand-supply approach on the island of Tenerife*, Elsevier BV, <https://doi.org/10.1016/j.wasman.2019.11.023>. [2]
- Dou, Z. et J. Toth (2021), *Global primary data on consumer food waste: Rate and characteristics – A review*, Elsevier BV, <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2020.105332>. [15]
- EPA (2023), « 2019 Wasted Food Report: Estimates of generation and management of wasted food in the United States in 2019 ». [19]
- Everitt, H. et al. (2022), *The quantity and composition of household food waste during the COVID-19 pandemic: A direct measurement study in Canada*, Elsevier, <https://doi.org/10.1016/J.SEPS.2021.101110>. [35]
- GIEC (2022), *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, <https://doi.org/10.1017/9781009157926>. [17]
- Grimmer, M. et M. Woolley (2014), *Green marketing messages and consumers' purchase intentions: Promoting personal versus environmental benefits*, Routledge, <https://doi.org/10.1080/13527266.2012.684065>. [25]
- Heo, J. et S. Muralidharan (2017), « What triggers young Millennials to purchase eco-friendly products?: The interrelationships among knowledge, perceived consumer effectiveness, and environmental concern », *Journal of Marketing Communications*, vol. 25/4, pp. 421-437, <https://doi.org/10.1080/13527266.2017.1303623>. [24]
- Hermanussen, H., J. Loy et B. Egamberdiev (2022), *Determinants of food waste from household food consumption: A case study from field survey in Germany*, Multidisciplinary Digital Publishing Institute, <https://doi.org/10.3390/IJERPH192114253>. [36]
- Karri, R., G. Ravindran et M. Dehghani (dir. pub.) (2021), *Soft Computing Techniques in Solid Waste and Wastewater Management*, Elsevier, <https://doi.org/10.1016/c2020-0-01696-8>. [3]
- Kaza, S. et al. (2018), *What a Waste 2.0: A Global Snapshot of Solid Waste Management to 2050*, Banque mondiale, Washington, D.C., <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1329-0>. [10]
- Khawwaja, D. et al. (2021), « Circularity in the Management of Municipal Solid Waste – A Systematic Review », *Environmental and Climate Technologies*, vol. 25/1, pp. 491-507, <https://doi.org/10.2478/rtuect-2021-0036>. [13]
- Laubinger, F. et al. (2022), « Deposit-refund systems and the interplay with additional mandatory extended producer responsibility policies », *Documents de travail de l'OCDE sur l'environnement*, n° 208, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/a80f4b26-en>. [38]
- Magazzino, C., M. Mele et N. Schneider (2020), *The relationship between municipal solid waste and greenhouse gas emissions: Evidence from Switzerland*, Elsevier BV, <https://doi.org/10.1016/j.wasman.2020.05.033>. [40]

- Material Economics (2018), *The Circular Economy: A Powerful Force for Climate Mitigation - Material Economics*, <https://materialeconomics.com/publications/the-circular-economy-a-powerful-force-for-climate-mitigation-1> (consulté le 8 mars 2023). [22]
- Montevocchi, F. (2016), *Policy Mixes to Achieve Absolute Decoupling: A Case Study of Municipal Waste Management*, Multidisciplinary Digital Publishing Institute, <https://doi.org/10.3390/SU8050442>. [27]
- OCDE (2023), « Entrepôt de données », *OECD.Stat*, <https://doi.org/10.1787/data-00900-fr> (consulté le 26 avril 2023). [11]
- OCDE (2023), *Perspectives mondiales des plastiques : Déterminants économiques, répercussions environnementales et possibilités d'action*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/5c7bba57-fr>. [12]
- OCDE (2022), *The Economics of the Transition to a More Resource-Efficient Circular Economy: The OECD RE-CIRCLE project*, Éditions OCDE, Paris, <https://www.oecd.org/env/waste/Policy-Perspectives-The-economics-of-the-transition-to-a-more-resource-efficient-circular-economy.pdf>. [8]
- OCDE (2021), *Towards a More Resource-Efficient and Circular Economy: The Role of the G20*, Éditions OCDE, <http://www.oecd.org/environment/waste/OECD-G20-Towards-a-more-Resource-Efficient-and-Circular-Economy.pdf> (consulté le 8 mars 2023). [23]
- OCDE (2019), *Global Material Resources Outlook to 2060: Economic Drivers and Environmental Consequences*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264307452-en>. [1]
- OCDE (2015), *Deposit-refund systems: Design and implementation*, Éditions OCDE, Paris, http://www.oecd-ilibrary.org/environment/creating-incentives-for-greener-products/deposit-refund-systems-design-and-implementation_9789264244542-7-en (consulté le 3 octobre 2022). [39]
- OCDE (2014), *Vers des comportements plus environnementaux : Vue d'ensemble de l'enquête 2011*, Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264195493-fr>. [26]
- OCDE (2008), *Recommandation du Conseil sur la productivité des ressources*, *OECD/LEGAL/0358*, OCDE, <https://legalinstruments.oecd.org/fr/instruments/OECD-LEGAL-0358> (consulté le 30 juin 2022). [6]
- ONU (2015), *Objectifs de développement durable de l'ONU*, UN, <https://sdgs.un.org/fr/goals> (consulté le 30 juin 2022). [7]
- ONU (1992), *Rapport de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement*, Nations Unies, <https://digitallibrary.un.org/record/168679?ln=fr> (consulté le 30 juin 2022). [5]
- Periathamby, A. (2011), *Municipal Waste Management*, Elsevier, <https://doi.org/10.1016/b978-0-12-381475-3.10008-7>. [9]
- Pfister, N. et N. Mathys (2022), *Waste taxes at work: Evidence from the canton of Vaud in Switzerland*, Elsevier BV, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107314>. [30]

- PNUE (2022), *Draft resolution: End plastic pollution: Towards an international legally binding instrument*, UNEP/EA.5/L.23/Rev1, PNUE, <https://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/38525>. [4]
- PNUE (2021), *Food Waste Index Report 2021*, <http://PNUE>, <https://www.unep.org/resources/report/unep-food-waste-index-report-2021>. [16]
- Siddiqua, A., J. Hahladakis et W. Al-Attia (2022), *An overview of the environmental pollution and health effects associated with waste landfilling and open dumping*, Springer Science and Business Media LLC, <https://doi.org/10.1007/s11356-022-21578-z>. [14]
- Slater, D. (2019), *Houses of Multiple Occupation (HMOs): Barriers to Improving Recycling*, <https://wrap.org.uk/resources/report/houses-multiple-occupation-hmos-barriers-improving-recycling> (consulté le 31 janvier 2023). [34]
- Stenmarck, A. et al. (2016), *Estimates of European Food Waste Levels. Fusions: Reducing Food Waste Through Social Innovation*, IVL Swedish Environmental Research Institute, <http://eu-fusions.org/phocadownload/Publications/Estimates%20of%20European%20food%20waste%20levels.pdf>. [18]
- Timlett, R. et I. Williams (2009), « The impact of transient populations on recycling behaviour in a densely populated urban environment », *Resources, Conservation and Recycling*, vol. 53/9, pp. 498-506, <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2009.03.010>. [33]
- van Beukering, P. et al. (2009), *Effectiveness of unit-based pricing of waste in the Netherlands: Applying a general equilibrium model*, Elsevier BV, <https://doi.org/10.1016/j.wasman.2009.07.002>. [29]
- Wei, T. (dir. pub.) (2020), « Consumers discard a lot more food than widely believed: Estimates of global food waste using an energy gap approach and affluence elasticity of food waste », *PLOS ONE*, vol. 15/2, p. e0228369, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0228369>. [20]

Notes

¹ Dans cette estimation, les déchets solides municipaux comprennent les déchets domestiques, commerciaux et institutionnels.

² Voir par exemple Magazzino, Mele et Schneider (2020_[40]) pour un tour d'horizon de la littérature.

³ Les déchets municipaux dans ce calcul incluent les déchets ménagers et autres déchets similaires provenant des ménages, des commerces, des petites entreprises, des immeubles de bureaux et des établissements tels que les écoles, les hôpitaux et les administrations, ainsi que de certains services municipaux (comme les déchets issus de l'entretien des parcs et jardins et du nettoyage des rues).

⁴ Les 12 % restants sont des microplastiques, par exemple des polymères dont le diamètre est inférieur à 5 mm provenant de sources telles que l'usure des pneus, des freins et des textiles (OCDE, 2023_[12]).

⁵ Les programmes de labellisation sont notamment l'écolabel Nordic Swan (Danemark, Finlande, Islande, Norvège, Suède), le Blauer Engel (Allemagne), l'Écolabel européen, et l'Étiquette-énergie de l'UE, ainsi que l'EPEAT (États-Unis).

⁶ Voir l'Annexe B sur la conception et la mise en œuvre de l'Enquête EPIC et sur la qualité du panel de répondants.

⁷ Les différences dans la représentativité des échantillons et la formulation des questions entre les éditions ne permettent pas de comparer directement les résultats quantitatifs. D'importants écarts entre les résultats des enquêtes peuvent toutefois être le signe de tendances générales.

⁸ Pour le papier, le carton, le verre, le plastique et le métal, les services de collecte concernent les emballages plutôt que l'ensemble des matériaux.

⁹ La production de déchets était mesurée en volume. De ce fait, les différences de poids (induites par les régimes de tarification basés sur le volume) ne sont pas représentées dans les résultats présentés. Le volume est néanmoins un indicateur utile de la production de déchets, car les ménages l'estiment plus facilement.

¹⁰ Pour indiquer la façon dont ils se débarrassent de ces équipements électroniques, les ménages avaient la possibilité d'énumérer plusieurs moyens de mise au rebut.

¹¹ Les ménages d'une personne en Israël déclarent des niveaux particulièrement élevés de production de déchets, pour des raisons qui demeurent obscures. Israël affiche le plus petit nombre de ménages d'une personne, dont certains déclarent des niveaux très élevés de production de déchets. Ces répondants déclarent presque exclusivement des revenus dans les quintiles 1 à 3 et sont en moyenne plus âgés que l'échantillon général du reste du pays.

¹² Même si les répondants déclarent que les incitations financières les encourageraient efficacement à recycler davantage, cela ne signifie pas nécessairement qu'ils préfèrent ces mesures incitatives à d'autres, comme la fourniture de services de collecte. Le recours aux incitations financières, comme les systèmes de consigne, pourrait également poser des problèmes d'équité en cas d'accès inégal aux sites de retour. L'inégalité d'accès à ces sites de dépôt entraînerait une capacité inégale de participer au programme et de profiter de ses avantages. La fourniture de services de collecte en rue, en revanche, peut faciliter un accès plus général au recyclage en ce qu'elle élimine la nécessité de disposer du temps et d'un moyen de déplacement pour se rendre sur les sites de retour.

¹³ Les systèmes de consigne n'ont pas été abordés dans l'Enquête EPIC.

¹⁴ Pour que ces systèmes de consigne soient efficaces, il faut choisir des matériaux, un niveau de caution et des mécanismes de collecte qui permettent de dégager des bénéfices suffisants pour que le système soit rentable (OCDE, 2015^[39]).

5

Comportement des ménages et consommation alimentaire

Les systèmes alimentaires émettent environ un tiers des gaz à effet de serre (GES) anthropiques dans le monde, l'élevage représentant à lui seul 32 % des émissions imputables aux activités agricoles. Ce chapitre résume les réponses aux questions portant sur la consommation alimentaire qui ont été posées dans le cadre de la troisième édition de l'enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (EPIC). Il analyse les données relatives au comportement des ménages en matière de consommation alimentaire recueillies dans les neuf pays où l'enquête a été réalisée, notamment à quelle fréquence ils consomment des aliments biologiques et de saison, s'ils s'approvisionnent localement, à quelle fréquence ils consomment de la viande rouge et s'ils sont disposés à consommer des substituts de viande, et quelles sont leurs priorités lorsqu'ils achètent de la nourriture. Par ailleurs, il étudie l'adhésion des personnes interrogées à différentes politiques publiques visant à promouvoir la durabilité des systèmes alimentaires.

Principaux résultats

- **Plus que les considérations environnementales, ce sont le prix, la fraîcheur, le goût et la valeur nutritionnelle qui sont prioritaires lors de l'achat de produits alimentaires.** L'empreinte carbone d'un produit et la quantité de pesticides utilisée pour l'obtenir sont jugées moins importantes, même parmi les répondants soucieux de l'environnement. Ce constat tend à montrer que les appels en faveur de la cause environnementale ne suffiront pas à orienter les consommateurs vers des choix alimentaires durables. Pour influencer les comportements d'achat, l'accent doit être mis en parallèle sur le prix des produits, leur goût et leurs bienfaits pour la santé.
- **La viande rouge étant très consommée, le recours à des solutions plus durables permettrait d'obtenir des avantages environnementaux de grande ampleur.** Dans l'ensemble, 24 % des personnes interrogées indiquent consommer de la viande rouge plusieurs fois par semaine. Il existe une forte corrélation entre hausse des revenus et augmentation de la consommation de produits animaux, en particulier de viande rouge et de produits de la mer. Les revenus semblent plus fortement corrélés avec la consommation de viande rouge qu'avec les préoccupations environnementales.
- **Les campagnes qui encouragent les consommateurs à se diriger vers des solutions plus durables devraient être couplées à des efforts pour rectifier les perceptions erronées au sujet de la sécurité, du prix et de la valeur nutritionnelle des aliments.** Seuls 28 % des répondants (de 20 % en France à 41 % en Israël) indiquent être disposés à remplacer la viande rouge par un substitut produit en laboratoire, tandis que 44 % indiquent ne pas l'être. Ceux qui s'y refusent citent des réserves concernant d'éventuels effets sur la santé, le goût et la valeur nutritionnelle supposés inférieurs, le coût élevé et l'incompatibilité avec leur culture ou leurs valeurs.
- **Le haut degré d'adhésion à nombre de mesures ciblant les systèmes alimentaires laisse à penser que les ménages pourraient être plutôt réceptifs à des politiques publiques visant à favoriser des régimes alimentaires plus durables.** Les mesures suscitant la plus forte adhésion sont celles qui visent à éduquer la population aux régimes alimentaires durables (78 % des personnes interrogées), à réglementer l'utilisation des pesticides (71 %) et à mettre en place des incitations à adopter des pratiques agricoles durables (74 %). L'adhésion à des politiques comprenant une taxe sur la viande ou les produits de la mer est bien plus faible, avec 26 % des répondants qui s'y opposent fortement.

5.1. Introduction

Les systèmes alimentaires comprennent les activités liées à la production, la transformation, la distribution et la consommation de nourriture. Ils font face à un triple défi : garantir la sécurité alimentaire d'une population en hausse, améliorer leur durabilité environnementale et faire vivre les agriculteurs et ceux dont la subsistance dépend de la chaîne d'approvisionnement alimentaire (OCDE, 2021^[1]). L'importance croissante de l'agriculture, de la sylviculture et de la pêche se reflète dans la contribution de ces secteurs à l'économie mondiale, qui est passée de 0.9 milliard USD en 1970 à 3.6 milliards USD en 2020 (Banque mondiale et OCDE, 2022^[2]). La croissance démographique, combinée à la hausse des revenus par habitant, devrait accroître la demande alimentaire mondiale de 1.4 % par an pendant la décennie à venir (OCDE/FAO, 2022^[3]). On estime que, pour satisfaire la demande en 2050, la production agricole devra fournir 35 % à 56 % de calories en plus par rapport à 2010 (van Dijk et al., 2021^[4]). La sécurité alimentaire fait aussi face aux défis posés par une possible pénurie de terres arables et d'eau ainsi que par l'augmentation de la demande de produits alimentaires sous-tarifés et mobilisant des ressources considérables, comme la viande et les produits laitiers (Godfray et al., 2018^[5]). La pression exercée sur les systèmes alimentaires par l'évolution de la demande est accentuée par la dégradation de l'environnement, la concurrence autour de l'utilisation des terres et le changement climatique.

Les terres cultivées avoisinent 40 % de la surface terrestre et comptent pour environ 70 % de l'utilisation mondiale d'eau douce (Poore and Nemecek, 2018^[6]; Foley et al., 2011^[7]; GIEC, 2019^[8]). Les systèmes alimentaires émettent environ un tiers des gaz à effet de serre (GES) anthropiques dans le monde, tandis que l'agriculture en représente à elle seule 17 % (FAO, 2021^[9]; Poore and Nemecek, 2018^[6]; Crippa et al., 2021^[10]; GIEC, 2019^[8]). Parmi les émissions imputables aux activités agricoles, l'élevage compte pour 32 %, les cultures pour 37 % et le changement d'affectation des terres pour 31 %. En plus de contribuer au changement climatique en libérant de grandes quantités de carbone stockées dans la végétation et le sol, la conversion de forêts en terres cultivées conduit au recul de la biodiversité dans le monde (Searchinger et al., 2018^[11]).

L'intensification de l'agriculture peut accroître les rendements et donc réduire la demande de terres cultivées. Cependant, les engrais et pesticides utilisés à forte dose dans la production alimentaire intensive peuvent passer dans l'environnement à des niveaux qui excèdent souvent les normes admises, ce qui constitue un risque pour la santé de l'écosystème et sa biodiversité (Pimentel and Burgess, 2014^[12]). Selon les analyses des cycles de vie, la pollution causée par les systèmes alimentaires, majoritairement par l'utilisation d'engrais azoté, est responsable de 32 % de l'acidification du sol (c'est-à-dire la modification de ses propriétés chimiques à cause des dépôts de soufre et d'azote) et de 78 % de l'eutrophisation (un processus similaire dans les masses d'eau douce) (OCDE, 2019^[13]). À long terme, ces externalités pourraient menacer les systèmes alimentaires productifs, qui sont tributaires d'écosystèmes fonctionnels.

Si les systèmes de production alimentaire dépendent tous plus ou moins de l'environnement, ils ont aussi des effets sur lui. Le besoin d'une action publique ciblée pour accroître à la fois la durabilité et l'efficacité de ces systèmes et, ainsi, réduire leur impact global sur l'environnement se fait plus pressant à mesure que la demande alimentaire mondiale augmente. Les mesures axées sur l'offre, comme les normes environnementales, peuvent jouer un rôle important dans la survenue de changements qui réduisent l'impact négatif de la production alimentaire sur l'environnement (GIEC, 2022^[14]). Par exemple, la viande bovine issue du secteur laitier affiche des émissions 60 % plus faibles que celle provenant de troupeaux de bovins à viande (Poore and Nemecek, 2018^[6]).

Néanmoins, les protéines issues d'un animal d'élevage sont bien plus préjudiciables à l'environnement que leur équivalent nutritionnel d'origine végétale, indépendamment du mode de production. En matière d'émissions de GES, d'eutrophisation et d'acidification, ce sont les sources de protéines végétales (légumineuses, fruits à coque et tofu) qui affichent l'impact environnemental le plus faible. Même en considérant les producteurs de protéines animales au plus faible impact, les émissions imputables à la viande, aux produits laitiers, au poisson d'élevage et aux œufs excèdent toujours les émissions moyennes

des protéines végétales (Poore and Nemecek, 2018^[6]). Les produits animaux pris dans leur ensemble utilisent 83 % des terres agricoles et sont responsables de 56 à 58 % des émissions dues à l'alimentation, alors qu'ils fournissent seulement 37 % des protéines et 18 % des calories produites dans le monde (Poore and Nemecek, 2018^[6]).

Le passage à une production alimentaire biologique peut atténuer les effets des engrais et pesticides de synthèse sur la santé de l'écosystème, le recul de la biodiversité et l'utilisation de carburants fossiles, et soutenir la santé du sol à long terme par la rotation des cultures et les cultures intercalaires. Cependant, l'agriculture biologique requiert plus de surface que l'agriculture intensive, et les émissions de GES de ces deux modes de production sont similaires (Clark and Tilman, 2017^[15]). Les kilomètres alimentaires ne déterminent pas forcément l'impact environnemental net d'un produit, surtout pour les produits animaux : des études montrent en effet qu'importer des légumes depuis des régions dans lesquelles ils sont de saison entraîne bien moins d'émissions que de les produire localement pendant les mois d'hiver (Hospido et al., 2009^[16]). Si les preuves de l'impact environnemental des aliments ultra-transformés sont limitées, bon nombre d'entre eux contiennent de l'huile de palme ou de soja, dont les effets sur l'environnement et la biodiversité sont particulièrement négatifs (Seferidi et al., 2020^[17]).

Les mesures qui parviennent à détourner les consommateurs des produits mobilisant des ressources considérables peuvent fournir des avantages environnementaux supérieurs à ceux résultant de la seule amélioration des méthodes de production (Poore and Nemecek, 2018^[6]; OCDE, 2021^[11]). C'est particulièrement vrai dans les pays développés, où la demande de protéines animales est élevée. D'après les estimations, le potentiel d'atténuation du passage à des régimes alimentaires axés sur les produits végétaux est de 0.7-8 gigatonnes d'équivalent dioxyde de carbone (Gt éq. CO₂) par an d'ici à 2050.¹ Les changements de régime alimentaire pourraient aussi réduire de 3.1 milliards d'hectares les terres utilisées pour l'agriculture, ce qui à son tour réduirait la dégradation des sols et la désertification (GIEC, 2019^[8]; GIEC, 2022^[14]). Par ailleurs, les régimes alimentaires plus respectueux de l'environnement ont des retombées particulièrement bénéfiques sur la santé publique et la sécurité alimentaire (Searchinger et al., 2018^[11]; GIEC, 2019^[8]). On estime que le passage à des régimes alimentaires moins axés sur les produits animaux pourrait réduire de 6 à 10 % la mortalité dans le monde (Springmann et al., 2016^[18]). Les substituts végétaux et la viande synthétique peuvent être obtenus avec des méthodes mobilisant moins de ressources, pour une empreinte carbone considérablement moindre que la viande produite de manière conventionnelle (Frezal, Nenert and Gay, 2022^[19]; Treich, 2021^[20]). Les politiques de santé publique qui ont prouvé leur efficacité à influencer les choix de consommation, comme l'étiquetage informatif des produits alimentaires, peuvent constituer un point de départ valable pour la conception des politiques (Giner and Brooks, 2019^[21]; Temme et al., 2020^[22]).

Ce chapitre propose un tour d'horizon des données recueillies lors de la troisième édition de l'enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (EPIC) à propos d'une série de décisions prises par les ménages en lien avec les systèmes alimentaires.² Il étudie en particulier les domaines suivants :

- Habitudes alimentaires et propension à essayer la viande produite en laboratoire
- Priorités alimentaires et habitudes d'achat
- Achats d'aliments de saison, locaux et biologiques
- Changements dans la consommation alimentaire survenus à la suite de la pandémie de COVID-19
- Adhésion aux politiques relatives aux systèmes alimentaires

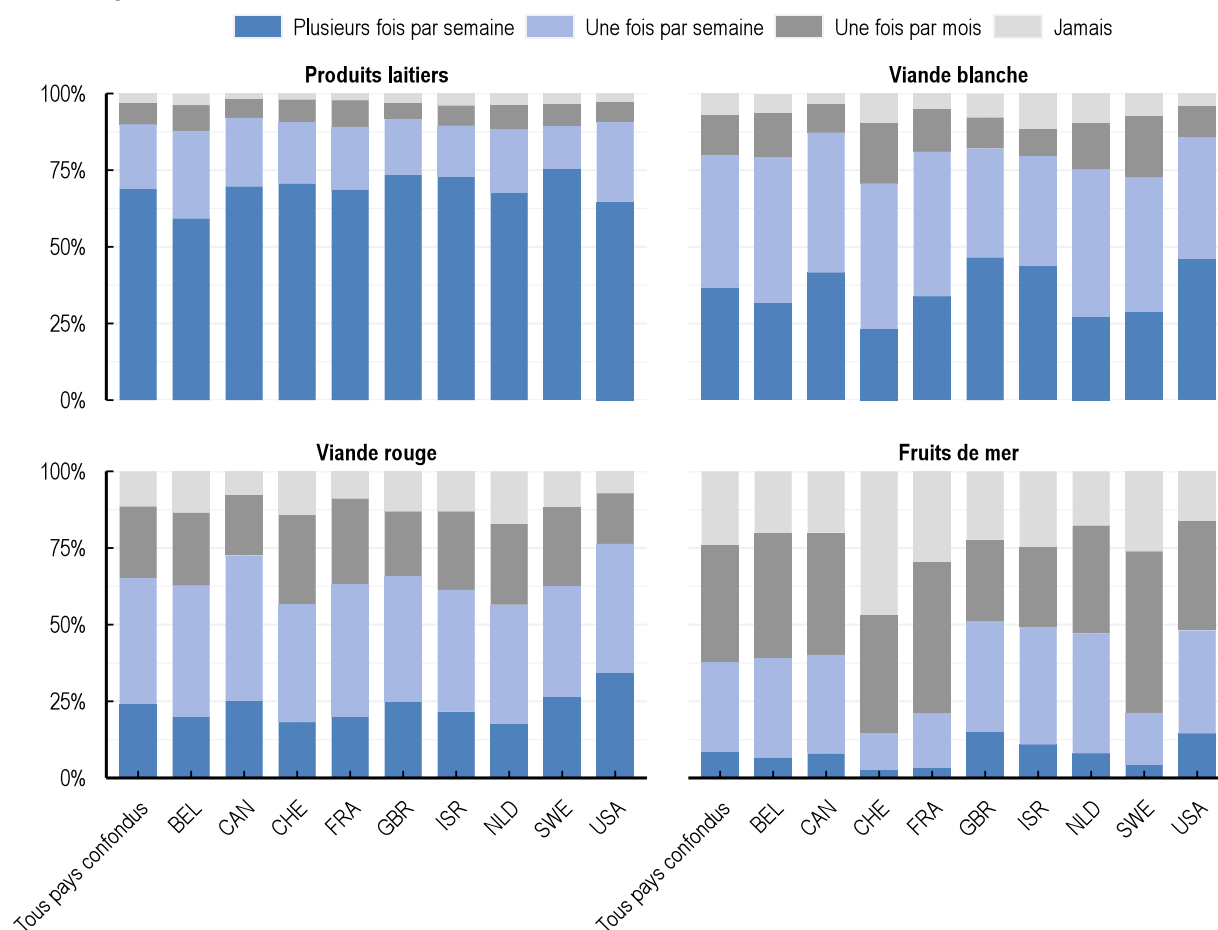
Pour chacun de ces domaines, ce chapitre utilise des échantillons représentatifs de la population des neuf pays pour analyser les différences dans les comportements et attitudes des personnes interrogées selon des variables pertinentes, comme le niveau de revenus, le lieu de résidence et le degré de préoccupation environnementale.

5.2. Habitudes alimentaires des ménages

L'enquête montre que les produits animaux les plus fréquemment consommés sont les produits laitiers (Graphique 5.1), avec une moyenne de 69 % des ménages qui en mangent plusieurs fois par semaine (le spectre allant de 60 % en Belgique à 76 % en Suède). En moyenne, 65 % des ménages indiquent consommer de la viande rouge au moins une fois par semaine (de 56 % en Suisse et aux Pays-Bas à 76 % aux États-Unis). Parmi eux, 41 % en mangent une fois par semaine (de 36 % en Suède à 48 % au Canada) et 24 % plusieurs fois par semaine (de 18 % aux Pays-Bas à 34 % aux États-Unis). La consommation de viande blanche est plus fréquente mais aussi plus variable selon les pays (de 23 % en Suisse à 47 % au Royaume-Uni indiquent en manger plusieurs fois par semaine), tandis que les produits de la mer sont en général consommés moins fréquemment et de manière encore plus variable (de 3 % en Suisse à 15 % au Royaume-Uni en mangent plus d'une fois par semaine). Il est à noter que, dans tous les pays, les personnes qui indiquent consommer moins de viande rouge et blanche indiquent également consommer moins de produits laitiers.

Graphique 5.1. Les produits animaux le plus fréquemment consommés sont les produits laitiers, suivis par la viande blanche

Pourcentage de répondants



Note : La question était la suivante : « À quelle fréquence faites-vous ce qui suit ? » Pour chaque catégorie d'aliments, les répondants pouvaient choisir jamais, une fois par mois, une fois par semaine ou plusieurs fois par semaine.

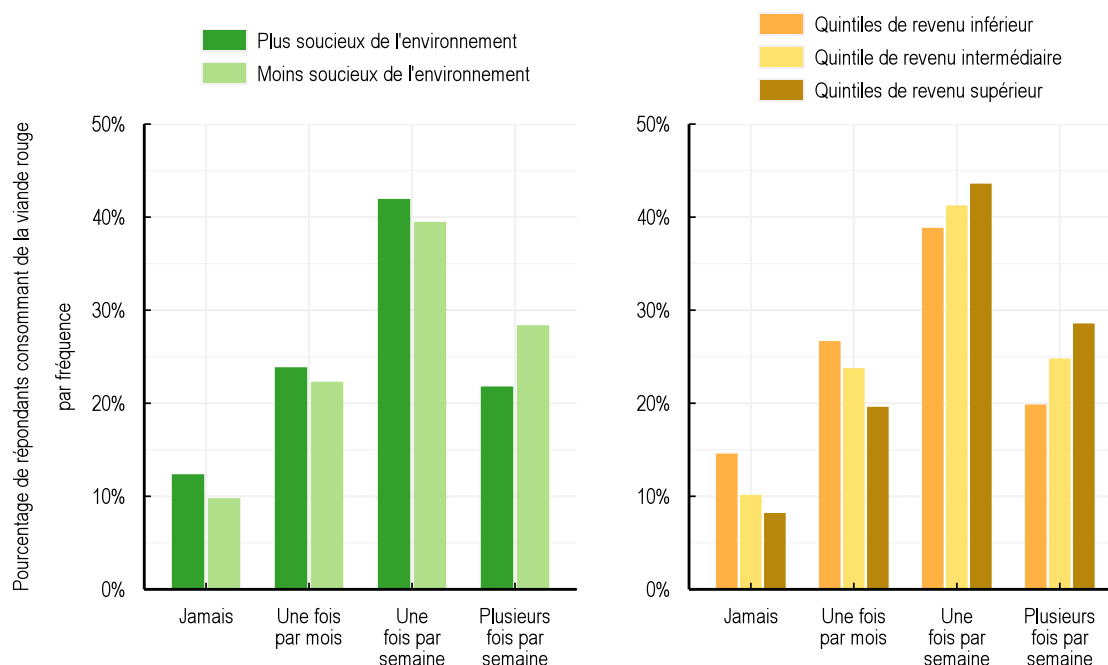
Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

Tous les pays affichent une forte corrélation entre hausse des revenus et augmentation de la consommation de produits laitiers, de viande blanche, mais aussi et surtout de viande rouge et de produits de la mer. Les personnes appartenant aux quintiles de revenu supérieur indiquent manger de la viande plus fréquemment que celles appartenant aux quintiles de revenu inférieur : 29 % des personnes interrogées au sein des ménages aisés disent en consommer plusieurs fois par semaine, contre 20 % au sein des ménages modestes. De même, 15 % des personnes vivant dans des ménages modestes indiquent ne jamais manger de viande rouge, contre 8 % de celles vivant dans des ménages aisés. Aux États-Unis, où la consommation de viande rouge est relativement élevée, la différence entre les ménages à bas revenus et ceux à hauts revenus est moins marquée (4 points de pourcentage). D'autres études mettent en évidence de fortes corrélations positives entre revenus et consommation de viande, bien qu'une corrélation négative soit observée à de très hauts niveaux de revenus dans certains cas (Bonnet et al., 2020^[23]).

La consommation de viande rouge semble plus fortement corrélée aux revenus qu'aux préoccupations environnementales (Graphique 5.2). La proportion de personnes interrogées indiquant manger de la viande rouge plusieurs fois par semaine est légèrement plus faible chez celles qui sont soucieuses de l'environnement que chez celles qui sont peu préoccupées par cette question (Graphique 5.2). La différence va de 3 points de pourcentage aux États-Unis à 12 points de pourcentage au Royaume-Uni. En moyenne, 12 % des personnes interrogées soucieuses de l'environnement indiquent ne jamais manger de viande rouge, contre 10 % de celles qui sont peu préoccupées par cette question. Cette différence relativement faible peut être le signe que d'autres facteurs, comme le bien-être animal et la santé personnelle, jouent un rôle important dans la consommation de viande rouge, ou que la sensibilisation du public aux impacts environnementaux de la viande rouge est encore limitée.

Graphique 5.2. Les répondants soucieux de l'environnement sont moins susceptibles de consommer de la viande rouge plusieurs fois par semaine

Pourcentage de répondants consommant de la viande rouge en fonction de la fréquence et du degré de préoccupation environnementale



Note : La question était la suivante : « À quelle fréquence faites-vous ce qui suit ? » Pour chaque catégorie d'aliments, les répondants pouvaient choisir jamais, une fois par mois, une fois par semaine ou plusieurs fois par semaine.

Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

À la lumière des éléments indiquant que la consommation de viande rouge est plus influencée par les revenus que par les préoccupations environnementales, les campagnes de sensibilisation et autres instruments de politique environnementale « doux » pourraient mettre en avant les coûts inférieurs et les retombées bénéfiques sur la santé de la réduction de la consommation de viande rouge (GIEC, 2019^[8]; Willett et al., 2019^[24]). Il est prouvé qu'une communication convaincante peut entraîner une baisse de la consommation de viande rouge et transformée (Carfora et al., 2019^[25]). Les consommateurs soucieux de l'environnement mais non conscients des impacts environnementaux de la production de viande pourraient constituer un groupe cible. Si les systèmes d'étiquetage et les programmes de certification peuvent favoriser une meilleure compréhension des régimes alimentaires durables, les données existantes sur la capacité des indications de durabilité à influencer les comportements ne sont pas concluantes (Godfray et al., 2018^[5]).

Quand on leur demande si elles sont prêtes à remplacer la viande rouge par de la viande produite en laboratoire, 28 % des personnes répondent par l'affirmative, 44 % par la négative, et les autres indiquent être indécises. C'est en France que les répondants y sont le moins disposés (20 %) et en Israël qu'ils sont le plus à l'aise avec cette idée (41 %).

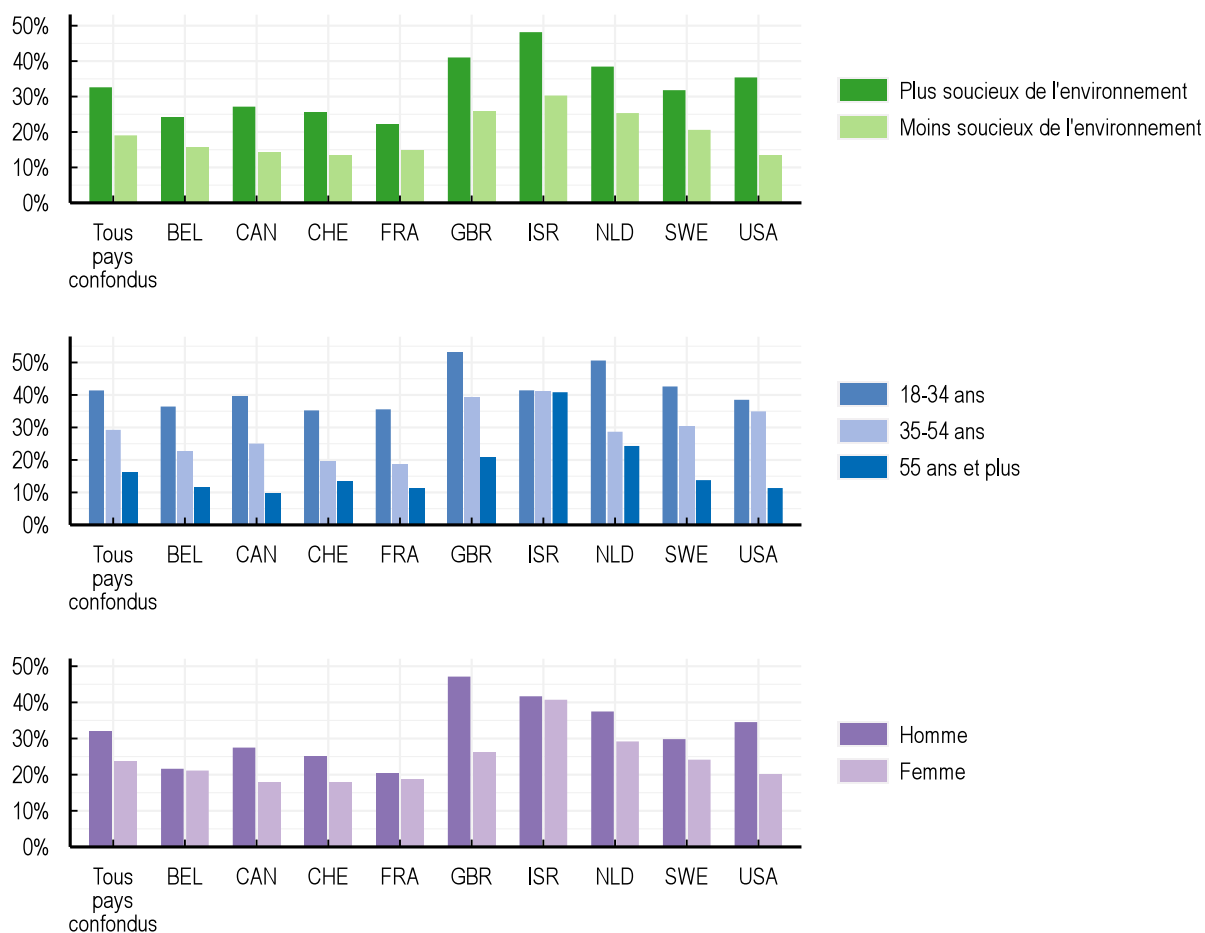
Par ailleurs, la propension à essayer la viande synthétique varie nettement en fonction du degré de préoccupation environnementale, de l'âge et du genre (Graphique 5.3). Dans tous les pays, la proportion des personnes interrogées qui se disent prêtes à essayer la viande produite en laboratoire est bien plus élevée parmi les consommateurs soucieux de l'environnement (33 %) que parmi ceux qui sont peu préoccupés par cette question (19 %). En général, les jeunes s'y montrent plus disposés que les moins jeunes (41 % contre 16 %), et les hommes plus que les femmes. C'est au Royaume-Uni que la différence est la plus marquée, avec 47 % des hommes qui seraient prêts à consommer de la viande synthétique, contre 26 % des femmes. La Belgique et Israël font figure d'exceptions, la proportion d'hommes et de femmes qui l'envisagent y étant similaire (32 % contre 24 %). La propension à essayer la viande produite en laboratoire varie moins selon les revenus : 27 % des répondants y sont disposés dans les quintiles de revenu inférieur, contre 31 % dans les quintiles de revenu supérieur.

Les réserves concernant d'éventuels effets sur la santé sont le motif le plus fréquemment cité par les personnes réticentes à essayer la viande produite en laboratoire (29 %). Celles-ci mentionnent aussi le goût ou la valeur nutritionnelle supposés inférieurs (13 %), le coût élevé (11 %) et l'incompatibilité avec leur culture ou leurs valeurs (10 %).

Ces résultats peuvent servir à identifier les groupes de consommateurs susceptibles d'être le plus réceptifs à des politiques encourageant la transition de produits alimentaires à fort impact environnemental vers de la viande synthétique ou végétale. Le fait de réduire les réserves des personnes réticentes à essayer les substituts de viande pourrait encourager un plus grand nombre de ménages à modifier leur régime alimentaire. Les normes de production axées sur l'offre et l'étiquetage environnemental des substituts de viande constitueront des mesures importantes pour accroître la confiance des consommateurs dans de nouveaux produits alimentaires plus durables, comme la viande synthétique (Frezal, Nenert and Gay, 2022^[19]).

Graphique 5.3. La propension à essayer la viande synthétique varie en fonction du degré de préoccupation environnementale, de l'âge et du genre

Pourcentage de répondants disposés à essayer la viande synthétique



Note : La question était la suivante : « Si elle était disponible à l'avenir, seriez-vous prêt(e) à substituer la viande synthétique à la viande rouge ? »

Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

StatLink  <https://stat.link/dt0hlf>

5.3. Habitudes d'achat des ménages

5.3.1. Priorités lors de l'achat de nourriture

Lorsqu'ils achètent des produits alimentaires, les répondants accordent généralement la priorité au prix, au goût, à la valeur nutritionnelle et à la fraîcheur (Graphique 5.4). Bien que leur ordre puisse varier selon les revenus et le degré de préoccupation environnementale, ces quatre critères restent prioritaires pour les répondants de toutes les catégories. C'est aussi le cas pour d'autres variables telles que la présence d'enfants au sein du ménage ou l'habitude de faire des achats dans les magasins locaux. Les considérations environnementales importent généralement moins aux personnes interrogées. D'autres études montrent que le prix, le goût, la valeur nutritionnelle et la sécurité alimentaire comptent parmi les principaux critères des consommateurs, mais que les priorités diffèrent nettement selon les individus et les habitudes de consommation (Lusk and Briggeman, 2009^[26]). En juin 2022, une hausse des prix à la consommation et une baisse des salaires réels ont nui au pouvoir d'achat dans bon nombre de pays de l'OCDE (OCDE, 2022^[27]) ; l'importance du facteur prix pourrait donc être en partie due à la crise du coût de la vie qui sévissait pendant la réalisation de l'enquête.

Les personnes interrogées sont plus nombreuses dans les ménages aisés que dans les ménages modestes à privilégier la fraîcheur, le goût et les bienfaits pour la santé (Graphique 5.4). Dans les premiers, 58 % des répondants affirment que le prix est un facteur important lorsqu'ils achètent de la nourriture, contre 69 % dans les seconds. Tous les groupes de revenus indiquent toutefois donner la priorité au prix plutôt qu'aux considérations environnementales, telles que de faibles émissions et une production biologique ou locale. Les ménages comprenant des enfants disent accorder plus d'importance au goût que ceux sans enfants. En outre, les ménages qui se fournissent auprès de boulangeries, boucheries et primeurs autour de chez eux semblent avoir plus tendance à privilégier la fraîcheur et les bienfaits pour la santé au prix que ceux qui ne font jamais d'achats dans des commerces locaux ou alors rarement. Les répondants âgés et ruraux indiquent accorder plus de valeur à la production locale que la population jeune et urbaine, ce qui se vérifie dans tous les quintiles de revenu. Les personnes interrogées jeunes et diplômées de l'enseignement supérieur donnent plus souvent la priorité à la production biologique et à faibles émissions que celles qui sont âgées et n'ont pas suivi d'études supérieures.

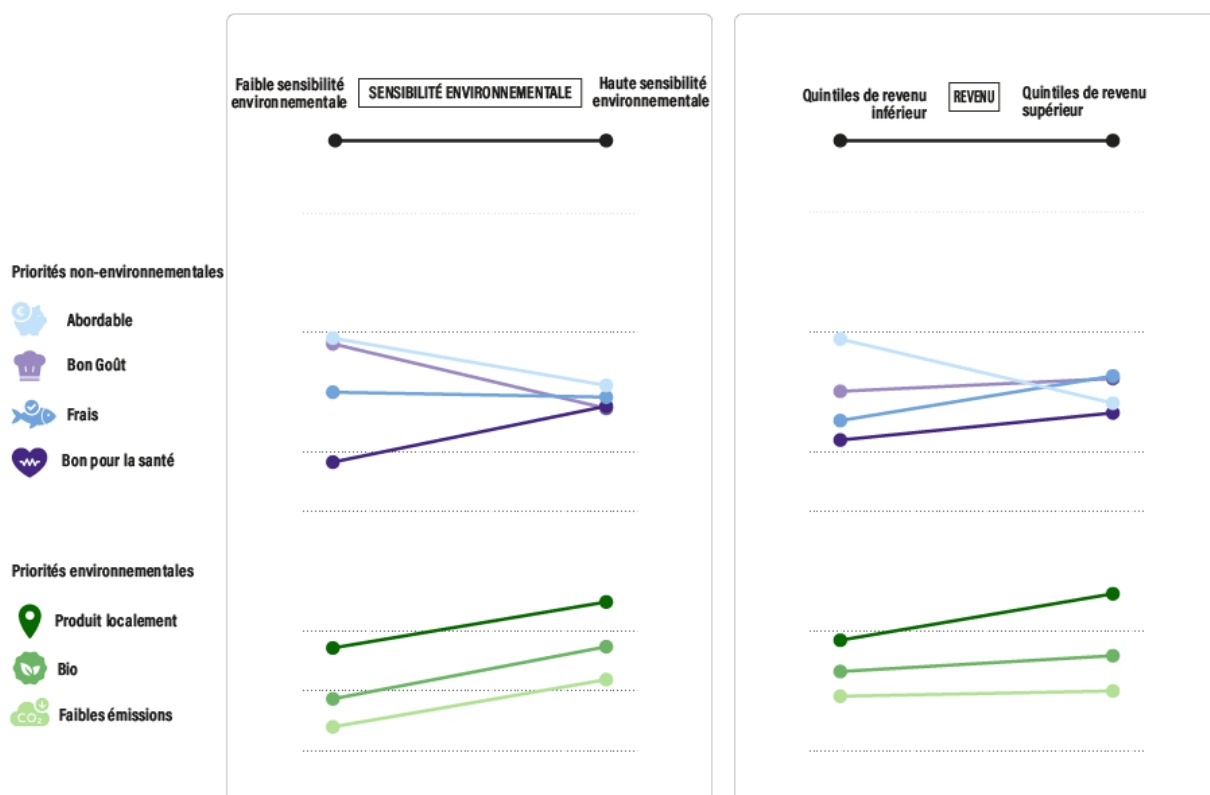
Le fait que le prix reste décisif même pour les répondants soucieux de l'environnement tend à montrer que l'ordre des priorités dans les ménages qui s'approvisionnent localement est déterminé non pas par les préoccupations environnementales, mais par la fraîcheur perçue des aliments et les considérations de santé qui y sont liées. Si ce résultat s'avère tenir face à des variables de contrôle supplémentaires dans des études plus poussées, cela pourrait indiquer que l'approvisionnement local influence les priorités d'achat (Johe and Bhullar, 2016^[28]). Dans ce cas, les mesures encourageant les ménages à se rendre plus souvent dans les commerces locaux pourraient servir à instaurer des normes et comportements sociaux souhaitables d'un point de vue environnemental et à jouer dessus (Nyborg et al., 2016^[29]).

Des études montrent que les consommateurs ignorent généralement l'ampleur des effets qu'ont leurs choix alimentaires sur l'environnement (de Boer, de Witt and Aiking, 2016^[30]), ce qui pourrait expliquer en partie le faible degré de priorité accordé aux facteurs environnementaux, comme les émissions, même parmi les personnes soucieuses de l'environnement. Différentes mesures pourraient être utiles pour amener les consommateurs à réduire les effets environnementaux de leurs achats de nourriture. L'information pourrait être diffusée par le biais d'un étiquetage environnemental, de directives gouvernementales et de campagnes de sensibilisation. Ces dernières pourraient aussi attirer l'attention des consommateurs sur les retombées bénéfiques de leurs choix alimentaires durables lorsqu'ils coïncident avec leurs priorités en matière de santé et de rapport qualité-prix. D'autres études montrent que, bien souvent, les choix alimentaires sont tout simplement déterminés par des habitudes, qui sont difficiles à modifier en diffusant des informations ou en faisant appel à des valeurs (Abrahamse, 2020^[31]; Campbell-Arvai, Arvai and Kalof, 2014^[32]). Des interventions comportementales, comme le fait de proposer

par défaut des plats végétariens dans les cantines scolaires, pourraient venir en renfort des campagnes d'information et de sensibilisation. Quant aux interventions axées sur l'offre, telles que l'instauration et l'application de normes environnementales, elles pourraient fournir un soutien précieux aux politiques alimentaires durables en garantissant le prix, la disponibilité, la valeur nutritionnelle et le goût des options durables.

Graphique 5.4. Les considérations environnementales ne sont pas prioritaires lors de l'achat d'aliments

Pourcentage de répondants considérant les différents facteurs comme importants en fonction du groupe de revenus et du degré de préoccupation environnementale



Note : La question était la suivante : « Qu'est-ce qui vous importe le plus quand vous achetez des aliments ? Veuillez sélectionner au maximum 5 facteurs. » Le graphique montre le pourcentage de répondants qui ont sélectionné les différents facteurs.

Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

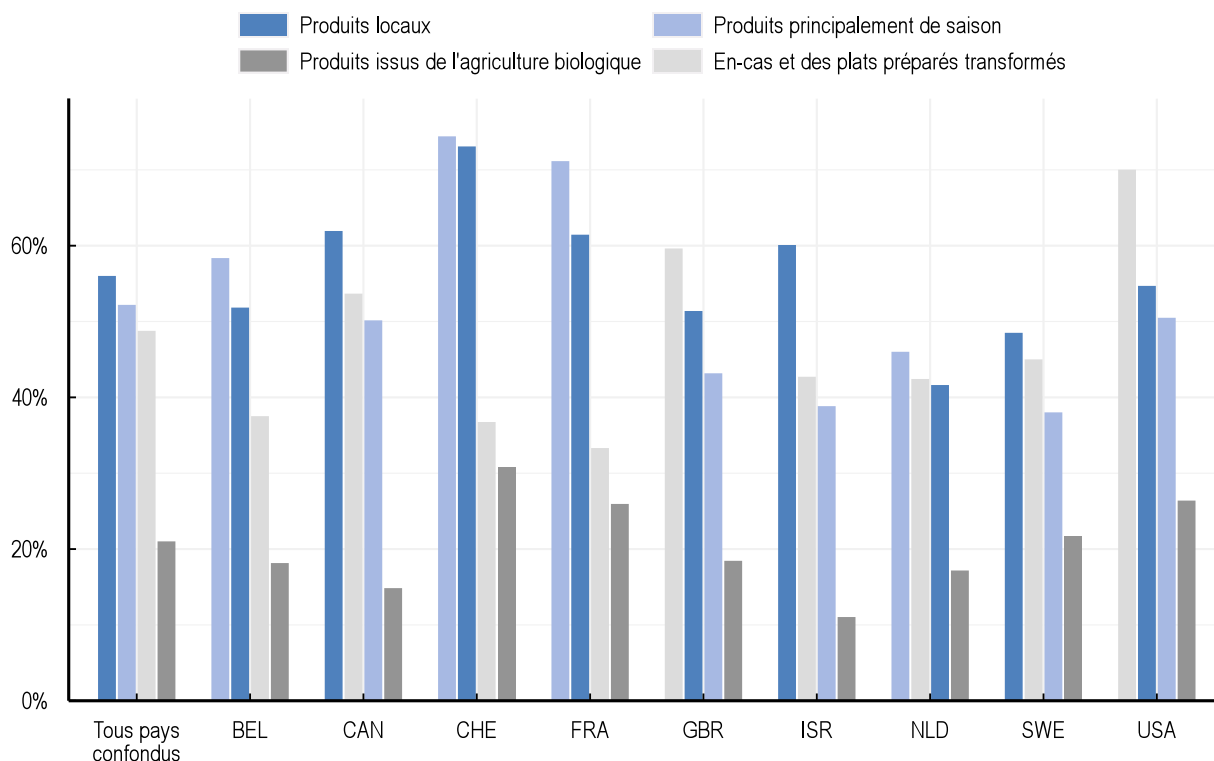
StatLink  <https://stat.link/fbw74m>

5.3.2. Consommation de produits alimentaires durables

Dans le cadre de l'enquête, les ménages ont été interrogés sur la fréquence à laquelle ils consomment des produits de saison, locaux et biologiques, ainsi que des aliments transformés (Graphique 5.5). Dans l'ensemble, 56 % d'entre eux indiquent manger souvent ou toujours des produits locaux, et 47 % des aliments transformés et des plats cuisinés. La consommation de nourriture biologique est plus faible, 20 % des ménages en moyenne disant en manger fréquemment ou systématiquement. C'est en Israël que cette consommation est la plus basse (11 % des ménages) et en Suisse qu'elle est la plus élevée (31 %).

Graphique 5.5. Consommation d'aliments produits localement, de saison, issus de l'agriculture biologique et transformés

Pourcentage de répondants qui consomment souvent ou toujours des aliments produits localement, de saison, issus de l'agriculture biologique et transformés



Note : La question était la suivante : « À quelle fréquence faites-vous ce qui suit ? » Pour chaque catégorie d'aliments, les répondants pouvaient choisir jamais, rarement, parfois, souvent ou toujours.

Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

StatLink  <https://stat.link/zlt6xb>

Dans la plupart des pays, les personnes interrogées au sein de ménages modestes sont plus nombreuses à indiquer ne jamais manger de produits biologiques (Graphique 5.6). La Belgique et la Suède font figure d'exceptions à ne pas afficher de corrélation manifeste entre les revenus et la consommation d'aliments biologiques. En moyenne, 26 % des ménages appartenant aux quintiles de revenu supérieur indiquent manger des produits biologiques, contre 18 % de ceux appartenant aux quintiles de revenu inférieur. C'est en Suisse et aux États-Unis que la différence entre les quintiles de revenu est la plus marquée. Par ailleurs, les répondants jeunes indiquent consommer plus souvent de la nourriture biologique que ceux qui sont âgés. Dans tous les pays, 28 % des 18-34 ans disent en manger fréquemment, contre 15 % des 55 ans et plus. En outre, l'approvisionnement local semble associé à la consommation d'aliments biologiques. Au total, 33 % des personnes qui se fournissent souvent dans des commerces proches de chez elles indiquent acheter fréquemment de la nourriture biologique, contre 16 % de celles qui n'ont pas cette habitude. Enfin, les préoccupations environnementales semblent fortement corrélées avec l'achat d'aliments biologiques. Dans l'ensemble, 26 % des répondants soucieux de l'environnement disent acheter fréquemment de la nourriture biologique, contre 13 % de ceux qui sont peu préoccupés par cette question.

Comme pour d'autres types de comportements à l'égard de l'environnement, les données mettent en évidence un décalage entre attitude et comportement dans le domaine des achats d'aliments biologiques (Hughner et al., 2007^[33]). Les publications à ce sujet montrent en effet que, même si les consommateurs ont généralement une bonne opinion des produits biologiques, principalement en raison des bienfaits pour la santé, du goût et de la sécurité qu'ils semblent offrir, seule une petite part d'entre eux en achète effectivement. Les principaux obstacles à l'achat de nourriture biologique sont son prix plus élevé, un manque de disponibilité et la satisfaction apportée par les produits issus de l'agriculture conventionnelle (Aschemann-Witzel and Zielke, 2017^[34]). Ces éléments indiquent que, pour soutenir la consommation de nourriture biologique, les politiques pourraient chercher à réduire les écarts de prix entre les aliments biologiques et conventionnels, fournir des informations sur les bienfaits de l'agriculture biologique pour l'environnement et les raisons pour lesquelles elle peut être plus coûteuse que l'agriculture conventionnelle, et rectifier les perceptions erronées au sujet de son accessibilité. Les écarts de prix entre les produits conventionnels et biologiques pourraient être réduits en révisant les subventions agricoles et la réglementation environnementale (Aschemann-Witzel and Zielke, 2017^[34]).

Graphique 5.6. La consommation d'aliments biologiques varie en fonction du profil des répondants

Pourcentage de répondants qui consomment souvent ou toujours des aliments biologiques



Note : La question était la suivante : « À quelle fréquence faites-vous ce qui suit ? » Pour chaque catégorie d'aliments, les répondants pouvaient choisir jamais, rarement, parfois, souvent ou toujours. Dans une question distincte, les répondants devaient dire d'où provenait principalement leur nourriture, une réponse possible étant « Magasins alimentaires locaux (p. ex. boulangeries, boucheries, primeurs) ».

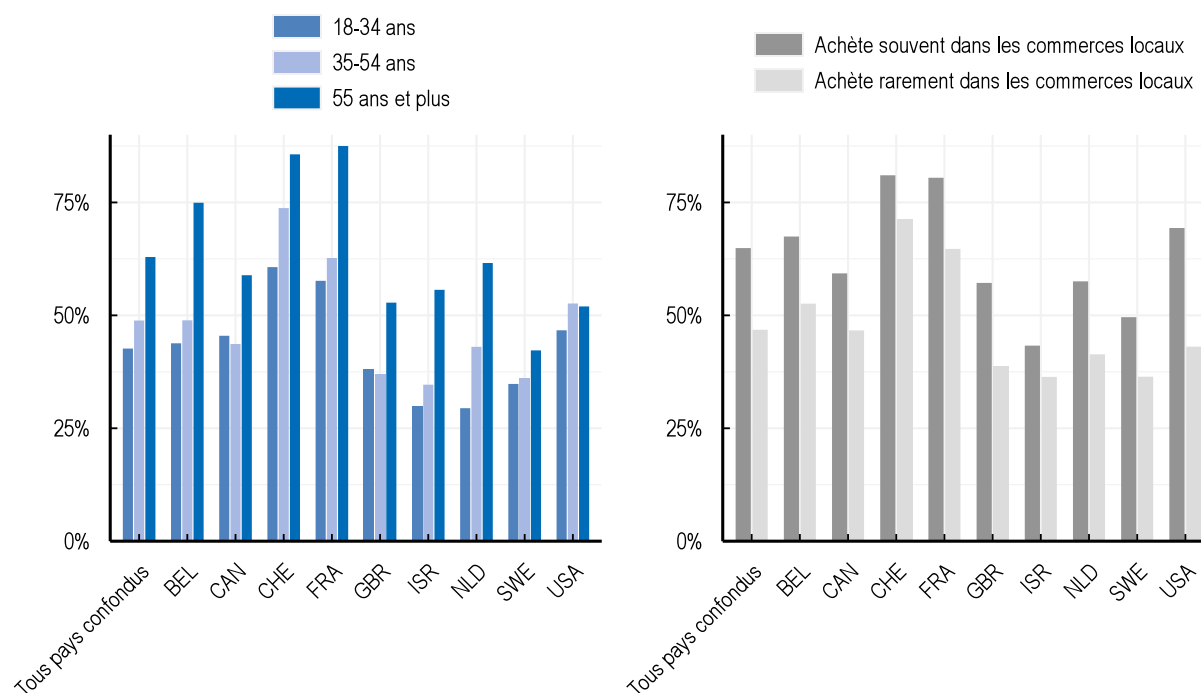
Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

Dans cette enquête, les personnes interrogées jeunes ou dont le ménage compte des enfants indiquent plus fréquemment consommer des aliments transformés, probablement en partie pour des raisons pratiques. Dans les différents pays, il semble ne pas y avoir de corrélation manifeste entre revenus et consommation de nourriture transformée, mais les répondants qui vivent en zone rurale disent en manger moins souvent. La consommation d'aliments de saison est plus courante parmi les personnes interrogées âgées de 55 ans ou plus, et elle dépend aussi de l'endroit où la nourriture est achetée : partout, ce sont les ménages qui font régulièrement des achats dans des magasins locaux qui mangent le plus de produits de saison (Graphique 5.7).

Les ménages aisés et ceux qui sont soucieux de l'environnement mangent plus de produits locaux (Graphique 5.8), sauf aux Pays-Bas, où il n'existe pas de corrélation manifeste et où la consommation de nourriture produite localement est globalement faible. Dans la plupart des pays, il semble ne pas y avoir de corrélation entre la consommation de produits locaux ou de saison et le fait de vivre dans une zone urbaine ou rurale, à l'exception des États-Unis, où les urbains achètent plus souvent que les ruraux de la nourriture produite localement. L'intérêt pour les produits locaux a augmenté ces vingt dernières années et s'avère dépendre plus de normes et d'attitudes, comme les préoccupations environnementales, que du statut socio-économique (Wenzig and Gruchmann, 2018^[35]). Comme la nourriture biologique, la nourriture locale est perçue par les consommateurs comme étant meilleure pour la santé (Feldmann and Hamm, 2015^[36]). L'Encadré 5.1 montre que la pandémie de COVID-19 a eu des effets sur certains aspects de la consommation alimentaire.

Graphique 5.7. L'âge et l'approvisionnement local sont corrélés avec une plus forte consommation d'aliments de saison

Pourcentage de répondants qui consomment souvent ou toujours des aliments de saison

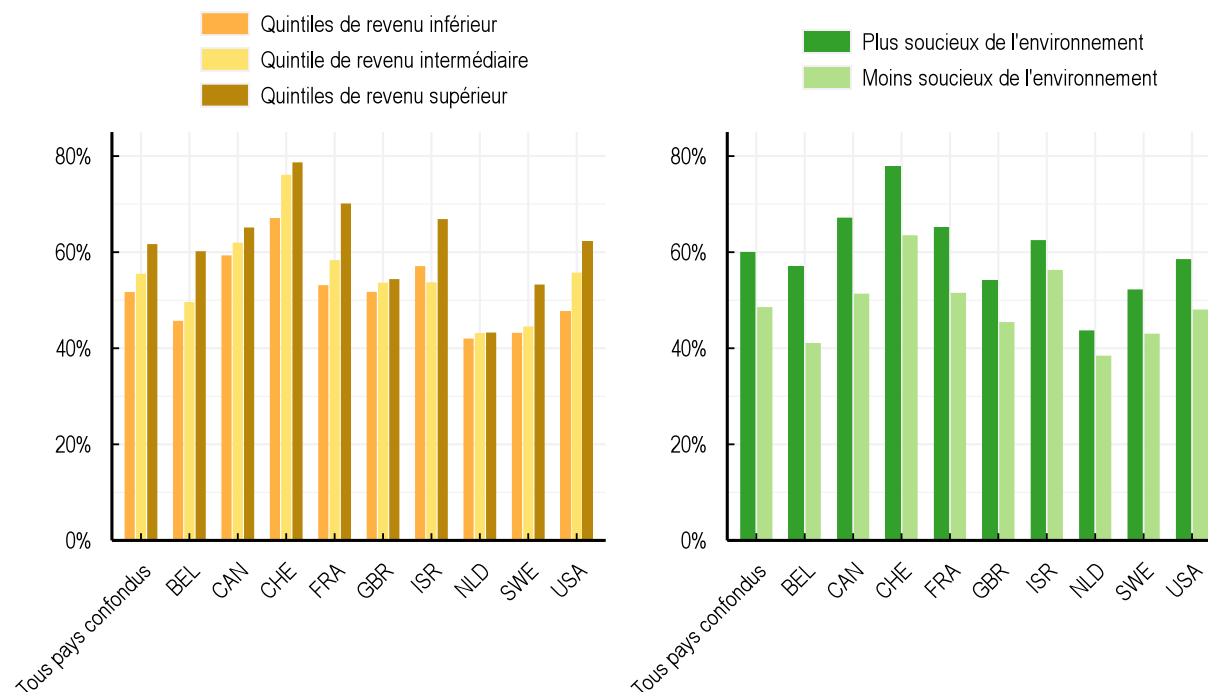


Note : La question était la suivante : « À quelle fréquence faites-vous ce qui suit ? » Pour chaque catégorie d'aliments, les répondants pouvaient choisir jamais, rarement, parfois, souvent ou toujours.

Source : OCDE (2022), Enquête sur la pollution de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

Graphique 5.8. Les répondants aisés et soucieux de l'environnement sont plus susceptibles de consommer des aliments locaux

Pourcentage de répondants consommant des aliments locaux une ou plusieurs fois par semaine



Note : La question était la suivante : « À quelle fréquence faites-vous ce qui suit ? » Pour chaque catégorie d'aliments, les répondants pouvaient choisir jamais, une fois par mois, une fois par semaine ou plusieurs fois par semaine.

Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

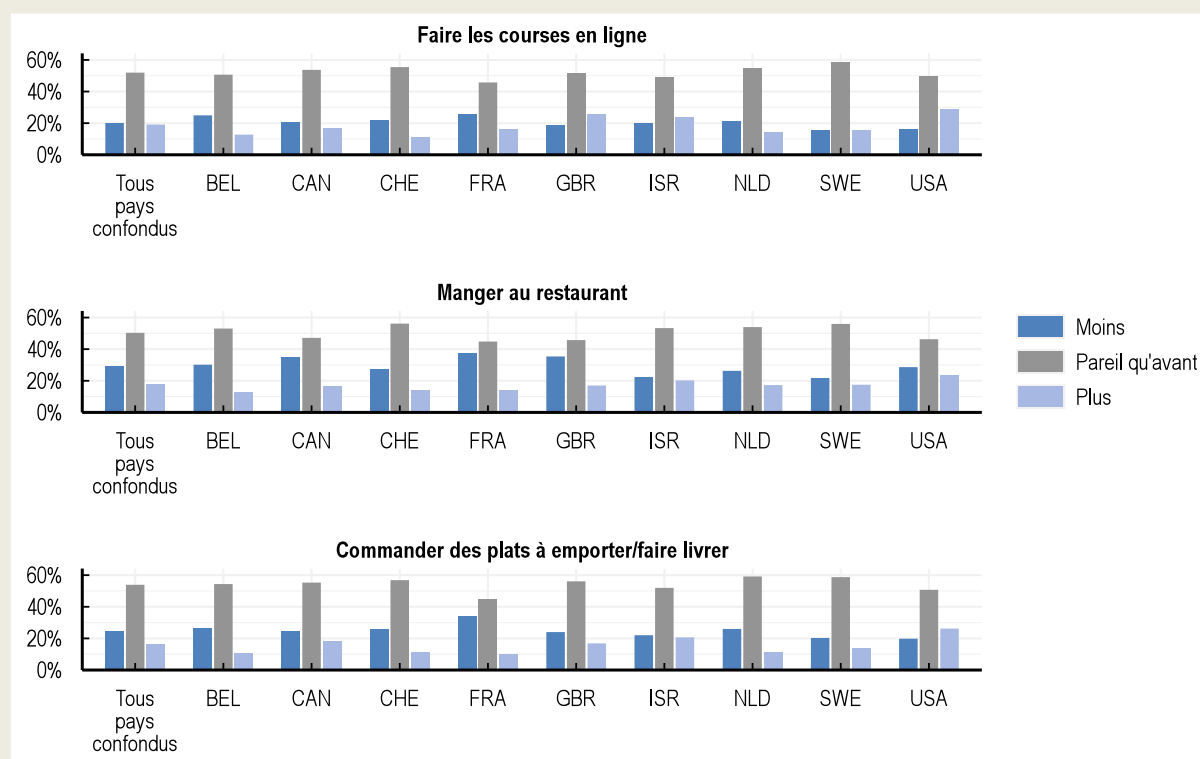
StatLink  <https://stat.link/s37icm>

Encadré 5.1. Le COVID-19 a eu des effets sur certains comportements en matière de consommation alimentaire

L'enquête EPIC a eu lieu en juin et juillet 2022, quand les restrictions mises en place pendant la pandémie de COVID-19 ont été nettement assouplies voire levées dans les neuf pays participants. Les personnes interrogées indiquent s'attendre à des changements dans leurs habitudes de consommation alimentaire à la suite de cette pandémie (Graphique 5.9). Sauf en Israël, aux États-Unis et au Royaume-Uni, les répondants dans leur ensemble pensent acheter des produits d'épicerie en ligne moins souvent après qu'avant la pandémie. La raison de ce résultat est floue. Dans certains pays, il peut y avoir une volonté de privilégier les commerces physiques comme un moyen d'aider les communautés locales à se remettre économiquement. Par ailleurs, dans la plupart des pays, les personnes interrogées disent s'attendre à acheter des plats à emporter ou à se faire livrer des plats moins souvent après la pandémie de COVID-19. Les sorties au restaurant semblent être le changement le plus important, 29 % des répondants pensant s'y rendre moins souvent, et 18 % plus souvent.


Graphique 5.9. La pandémie de COVID-19 modifie les habitudes de consommation alimentaire

Pourcentage de répondants



Note : La question était la suivante : « Par rapport à avant la pandémie de COVID-19, à quelle fréquence pensez-vous effectuer les actions suivantes lorsque la pandémie sera maîtrisée ? »

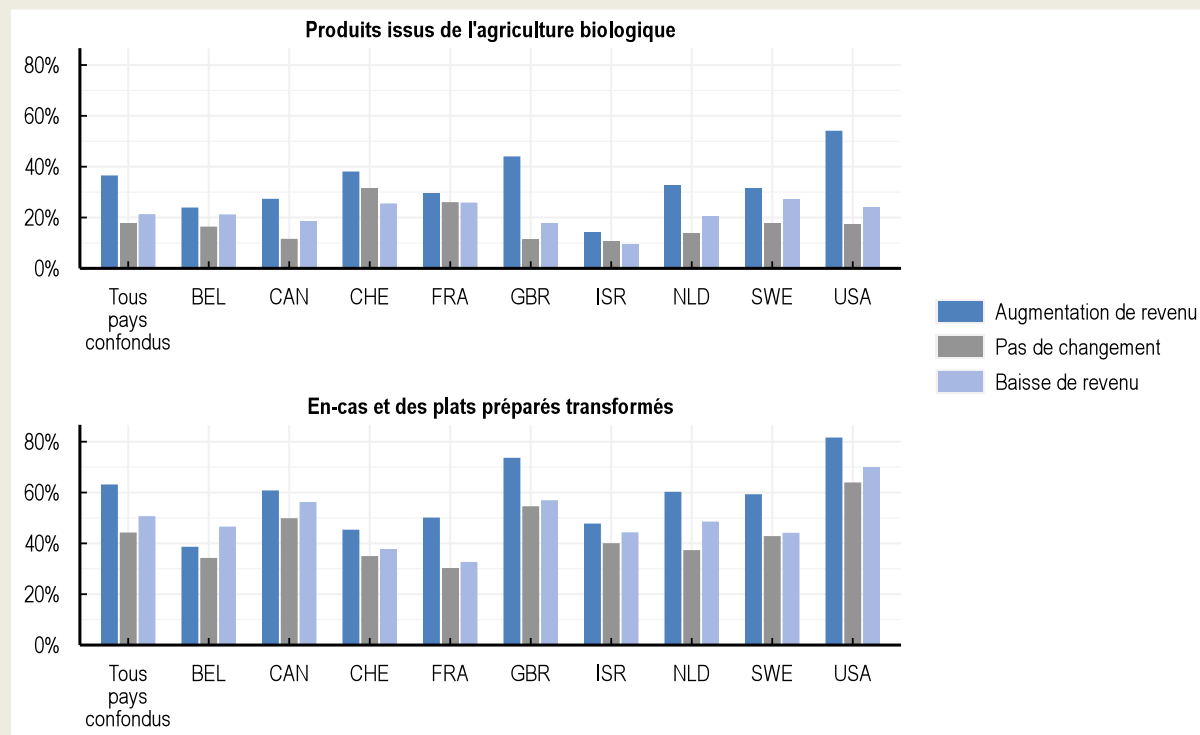
Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

StatLink  <https://stat.link/krwqm7>

Les ménages qui indiquent avoir vu leurs revenus baisser au cours des deux années précédant l'enquête pensent qu'ils consommeront moins d'aliments transformés, de plats préparés et de nourriture biologique qu'auparavant, et l'inverse se vérifie pour ceux qui indiquent avoir vu leurs revenus augmenter sur cette période (Graphique 5.10). Les effets combinés de ces changements sur l'environnement sont difficiles à évaluer. Dans la mesure où les ménages modestes semblent avoir connu de plus fortes baisses de revenus que les ménages aisés, les politiques pourraient envisager des mesures visant à aider les ménages modestes à acheter des produits alimentaires durables, en particulier lorsque ceux-ci sont plus chers. Comme, bien souvent, les aliments d'origine végétale sont meilleur marché et ont un plus faible impact sur l'environnement que la viande, les produits laitiers et les produits de la mer, les politiques pourraient aussi mettre l'accent sur la promotion des achats de nourriture végétale.


Graphique 5.10. La baisse des revenus est corrélée avec une forte consommation d'aliments transformés

Pourcentage de répondants consommant les différents types de produits une ou plusieurs fois par semaine



Note : La question était la suivante : « À quelle fréquence faites-vous ce qui suit ? » Pour chaque catégorie d'aliments, les répondants pouvaient choisir jamais, une fois par mois, une fois par semaine ou plusieurs fois par semaine. Les répondants sont regroupés selon leur réponse à la question suivante : « Quelqu'un au sein de votre ménage a-t-il vu ses revenus évoluer considérablement (+/- 20 %) au cours des deux dernières années ? »

Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

StatLink  <https://stat.link/1lw97t>

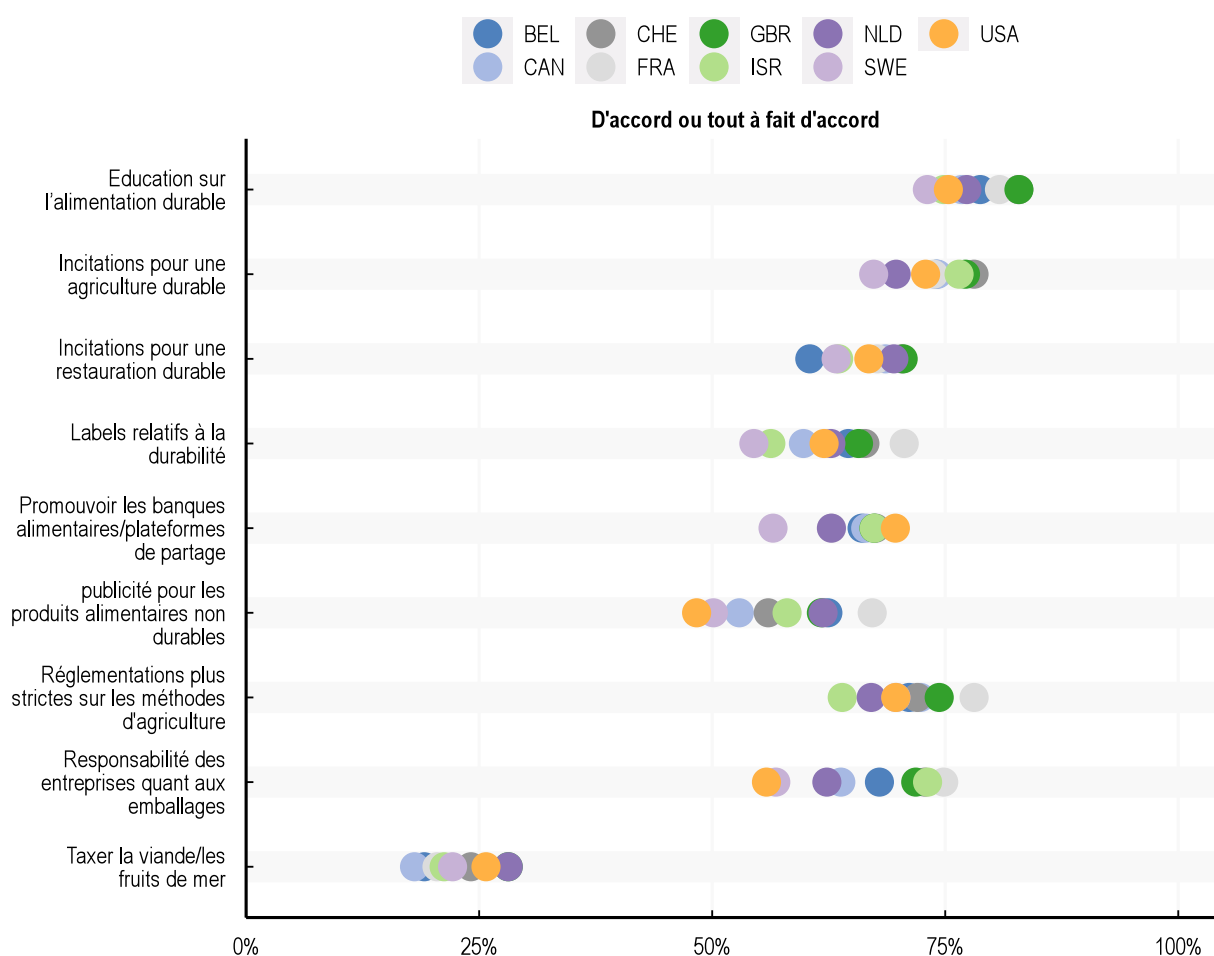
5.4. Adhésion aux politiques relatives aux systèmes alimentaires

Le succès de la mise en place de toute politique dépend, en définitive, de l'adhésion du public. C'est particulièrement vrai pour les politiques touchant aux activités quotidiennes des ménages. Cette enquête constate une adhésion générale à presque toutes les politiques relatives aux systèmes alimentaires qu'elle évalue (Graphique 5.11). Les mesures qui suscitent la plus forte adhésion des personnes interrogées sont celles qui visent à éduquer les enfants scolarisés aux régimes alimentaires durables (78 %), à mettre en place des incitations à réduire les pratiques agricoles préjudiciables à l'environnement (74 %) et à réglementer de manière plus stricte l'utilisation de pesticides, l'élevage industriel et l'aquaculture (71 %). Les politiques ciblant les aspects commerciaux des systèmes alimentaires suscitent une adhésion plus faible (57 %), et une taxe sur la viande ou les produits de la mer bien plus faible (23 %). Plus d'un quart des personnes interrogées (26 %) sont très opposées à des mesures fiscales, mais moins de 5 % d'entre elles le sont au reste des politiques relatives aux systèmes alimentaires. L'aversion générale pour les mesures fiscales pourrait s'expliquer par des inquiétudes quant à leur équité.

Les critères socio-économiques ont peu d'effets sur l'adhésion des répondants aux politiques relatives aux systèmes alimentaires. Une taxe sur la viande ou les produits de la mer fait figure d'exception, l'adhésion étant nettement plus forte parmi les personnes interrogées jeunes et urbaines (respectivement 35 % et 30 %) que dans les tranches d'âge supérieures et la population rurale (respectivement 13 % et 17 %). Le durcissement de la réglementation sur l'utilisation des pesticides, les incitations à adopter des pratiques agricoles plus respectueuses de l'environnement et l'éducation aux régimes alimentaires durables suscitent une plus forte adhésion chez les répondants âgés. Les ménages avec enfants adhèrent plus volontiers à une taxe sur la viande ou les produits de la mer que ceux sans enfants, mais l'adhésion à d'autres politiques relatives aux systèmes alimentaires, comme les incitations visant une agriculture durable et le durcissement de la réglementation de l'agriculture, est identique dans ces deux groupes. Une analyse détaillée sera nécessaire pour déterminer si ce résultat est dû à des différences dans d'autres facteurs, comme les revenus ou la précarité financière.

Graphique 5.11. L'adhésion aux politiques relatives aux systèmes alimentaires est forte, sauf pour la taxe sur la viande ou les produits de la mer

Pourcentage de répondants fortement d'accord avec les politiques



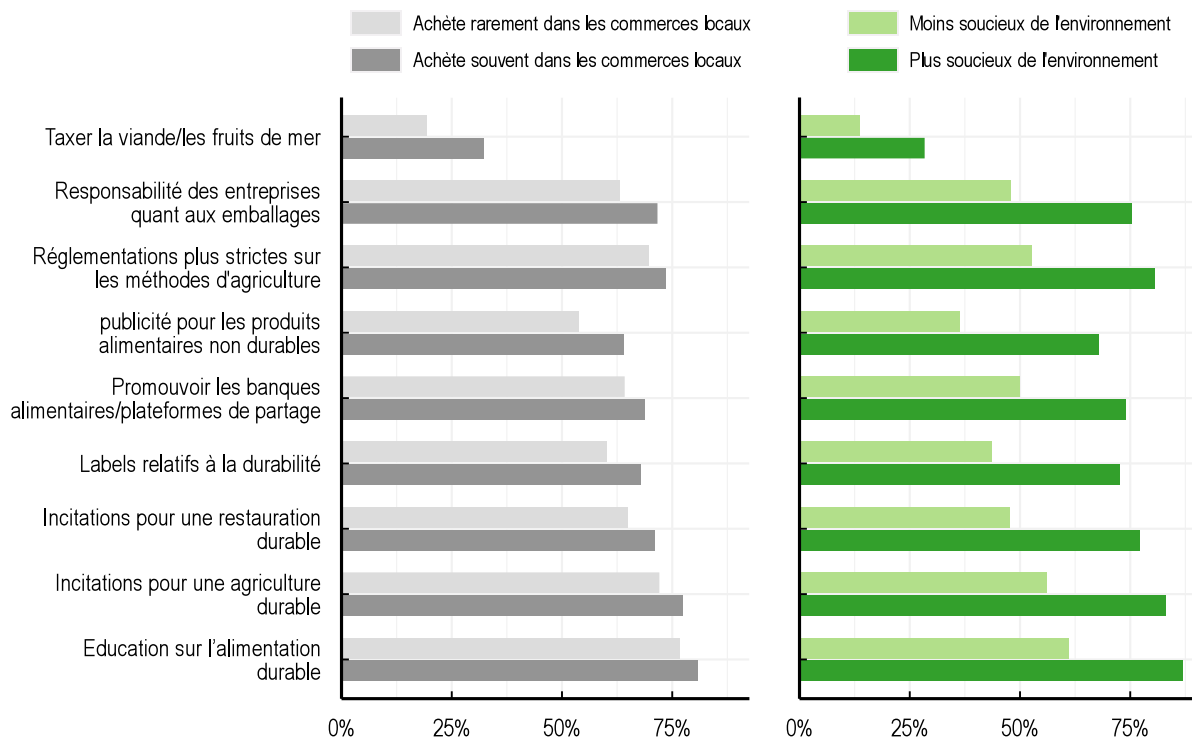
Note : La question était la suivante : « Que pensez-vous des mesures suivantes pour accroître la durabilité environnementale des aliments ? » Les répondants indiquaient leur degré d'adhésion sur une échelle de cinq points allant de « fortement en désaccord » à « fortement d'accord ». Le graphique montre les trois mesures suscitant la plus forte adhésion ou la plus faible adhésion dans chaque pays.

Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

Les préoccupations environnementales et l'approvisionnement local sont corrélés avec l'adhésion à tous les types de politiques (Graphique 5.12), ce qui est surprenant au regard des faibles effets qu'ont les préoccupations environnementales sur les habitudes alimentaires et les priorités d'achat (Section 5.3.1). Les personnes qui fréquentent les magasins alimentaires locaux expriment une plus forte adhésion à toutes les mesures, et en particulier à une taxe sur la viande ou les produits de la mer.

Graphique 5.12. Les répondants soucieux de l'environnement expriment une plus forte adhésion aux politiques relatives aux systèmes alimentaires

Pourcentage de répondants d'accord ou fortement d'accord avec les différentes mesures



Note : La question était la suivante : « Que pensez-vous des mesures suivantes pour accroître la durabilité environnementale des aliments ? » Les répondants indiquaient leur degré d'adhésion sur une échelle de cinq points allant de « fortement en désaccord » à « fortement d'accord ». Source : OCDE (2022), Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (enquête EPIC).

StatLink  <https://stat.link/n0buuae>

Références

- Abrahamse, W. (2020), “How to Effectively Encourage Sustainable Food Choices: A Mini-Review of Available Evidence”, *Frontiers in Psychology*, Vol. 11, p. 3134, <https://doi.org/10.3389/FPSYG.2020.589674/BIBTEX>. [31]
- Aschemann-Witzel, J. and S. Zielke (2017), “Can’t Buy Me Green? A Review of Consumer Perceptions of and Behavior Toward the Price of Organic Food”, *Journal of Consumer Affairs*, Vol. 51/1, pp. 211-251, <https://doi.org/10.1111/JOCA.12092>. [34]
- Banque mondiale et OCDE (2022), *Agriculture, forestry, and fishing, value added (constant 2015 US\$)*, Agriculture, forestry, and fishing, value added (constant 2015 US\$), <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NV.AGR.EMPL.KD> (accessed on 29 June 2022). [2]
- Bonnet, C. et al. (2020), “Viewpoint: Regulating meat consumption to improve health, the environment and animal welfare”, *Food Policy*, Vol. 97, <https://doi.org/10.1016/j.foodpol.2020.101847>. [23]
- Campbell-Arvai, V., J. Arvai and L. Kalof (2014), “Motivating Sustainable Food Choices: The Role of Nudges, Value Orientation, and Information Provision”, *Environment and Behavior*, Vol. 46/4, pp. 453-475, <https://doi.org/10.1177/0013916512469099>. [32]
- Carfora, V. et al. (2019), “How to reduce red and processed meat consumption by daily text messages targeting environment or health benefits”, *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 65, p. 101319, <https://doi.org/10.1016/J.JENVP.2019.101319>. [25]
- Clark, M. and D. Tilman (2017), “Comparative analysis of environmental impacts of agricultural production systems, agricultural input efficiency, and food choice”, *Environmental Research Letters*, Vol. 12, <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aa6cd5>. [15]
- Crippa, M. et al. (2021), “Food systems are responsible for a third of global anthropogenic GHG emissions”, *Nature Food*, Vol. 2/3, pp. 198-209, <https://doi.org/10.1038/s43016-021-00225-9>. [10]
- de Boer, J., A. de Witt and H. Aiking (2016), “Help the climate, change your diet: A cross-sectional study on how to involve consumers in a transition to a low-carbon society”, *Appetite*, Vol. 98, pp. 19-27, <https://doi.org/10.1016/J.APPET.2015.12.001>. [30]
- FAO (2021), “Emissions due to agriculture: Global, regional and country trends 2000-2018”, *FAOSTAT Analytical Brief Series No 18*. [9]
- Feldmann, C. and U. Hamm (2015), “Consumers’ perceptions and preferences for local food: A review”, *Food Quality and Preference*, Vol. 40/PA, pp. 152-164, <https://doi.org/10.1016/J.FOODQUAL.2014.09.014>. [36]
- Foley, J. et al. (2011), “Solutions for a cultivated planet”, *Nature*, Vol. 478/7369, pp. 337-342, <https://doi.org/10.1038/nature10452>. [7]
- Frezal, C., C. Nenert and H. Gay (2022), *Meat protein alternatives: Opportunities and challenges for food systems’ transformation*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/387d30cf-en>. [19]
- GIEC (2022), *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, <https://doi.org/10.1017/9781009157926>. [14]

- GIEC (2019), *Climate Change and Land: an IPCC Special Report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems*, <http://www.ipcc.ch>. [8]
- Giner, C. and J. Brooks (2019), *Policies for encouraging healthier food choices*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/11a42b51-en>. [21]
- Godfray, H. et al. (2018), *Meat consumption, health, and the environment*, <https://doi.org/10.1126/science.aam5324>. [5]
- Hospido, A. et al. (2009), "The role of seasonality in lettuce consumption: A case study of environmental and social aspects", *International Journal of Life Cycle Assessment*, Vol. 14/5, pp. 381-391, <https://doi.org/10.1007/s11367-009-0091-7>. [16]
- Hughner, R. et al. (2007), "Who are organic food consumers? A compilation and review of why people purchase organic food", *Journal of Consumer Behaviour*, Vol. 6/2-3, pp. 94-110, <https://doi.org/10.1002/CB.210>. [33]
- Johe, M. and N. Bhullar (2016), "To buy or not to buy: The roles of self-identity, attitudes, perceived behavioral control and norms in organic consumerism", *Ecological Economics*, Vol. 128, pp. 99-105, <https://doi.org/10.1016/J.ECOLECON.2016.02.019>. [28]
- Lusk, J. and B. Briggeman (2009), "Food Values", *American Journal of Agricultural Economics*, Vol. 91/1, pp. 184-196, <https://doi.org/10.1111/J.1467-8276.2008.01175.X>. [26]
- Nyborg, K. et al. (2016), "Social norms as solutions", *Science*, Vol. 354/6308, pp. 42-43, https://doi.org/10.1126/SCIENCE.AAF8317/SUPPL_FILE/NYBORGSM.PDF. [29]
- OCDE (2022), *Perspectives économiques de l'OCDE, Volume 2022 Numéro 2*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/25b26d2e-fr>. [27]
- OCDE (2021), *Making Better Policies for Food Systems*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/dfba4de-en>. [1]
- OCDE (2019), *Accélération anthropique du cycle de l'azote : Gérer les risques et l'incertitude*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/cf7ae81b-fr>. [13]
- OCDE/FAO (2022), *Perspectives agricoles de l'OCDE et de la FAO 2022-2031*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/63c6c63f-fr>. [3]
- Pimentel, D. and M. Burgess (2014), "Environmental and Economic Costs of the Application of Pesticides Primarily in the United States", *Integrated Pest Management*, Vol. 3, pp. 47-71, https://doi.org/10.1007/978-94-007-7796-5_2. [12]
- Poore, J. and T. Nemecek (2018), "Reducing food's environmental impacts through producers and consumers", *Science*, Vol. 360/6392, pp. 987-992, <https://doi.org/10.1126/science.aag0216>. [6]
- Searchinger, T. et al. (2018), *Creating a Sustainable Food Future: A Menu of Solutions to Feed Nearly 10 Billion People by 2050 - Synthesis Report*, <https://www.wri.org/our-work/project/world-resources-report/publications>. [11]

- Seferidi, P. et al. (2020), “The neglected environmental impacts of ultra-processed foods”, *The Lancet Planetary Health*, Vol. 4/10, pp. e437-e438, [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(20\)30177-7](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(20)30177-7). [17]
- Springmann, M. et al. (2016), “Analysis and valuation of the health and climate change cobenefits of dietary change”, Vol. 113/15, <https://doi.org/10.5287/bodleian:XObxm2ebO>. [18]
- Temme, E. et al. (2020), “Demand-Side Food Policies for Public and Planetary Health”, Vol. 12, p. 5924, <https://doi.org/10.3390/su12155924>. [22]
- Treich, N. (2021), “Cultured Meat: Promises and Challenges”, *Environmental and Resource Economics*, Vol. 79/1, pp. 33-61, <https://doi.org/10.1007/s10640-021-00551-3>. [20]
- van Dijk, M. et al. (2021), “A meta-analysis of projected global food demand and population at risk of hunger for the period 2010–2050”, *Nature Food* 2021 2:7, Vol. 2/7, pp. 494-501, <https://doi.org/10.1038/s43016-021-00322-9>. [4]
- Wenzig, J. and T. Gruchmann (2018), “Consumer Preferences for Local Food: Testing an Extended Norm Taxonomy”, *Sustainability* 2018, vol. 10, p. 1313, Vol. 10/5, p. 1313, <https://doi.org/10.3390/SU10051313>. [35]
- Willett, W. et al. (2019), “Food in the Anthropocene: the EAT–Lancet Commission on healthy diets from sustainable food systems”, *The Lancet*, Vol. 393/10170, pp. 447-492, [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(18\)31788-4/ATTACHMENT/8B3A633D-E071-45DC-9684-0F022EDA80E8/MMC1.PDF](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(18)31788-4/ATTACHMENT/8B3A633D-E071-45DC-9684-0F022EDA80E8/MMC1.PDF). [24]

Notes

¹ Le spectre du potentiel d'atténuation va d'un scénario dans lequel 50 % de la population mondiale adopte des régimes alimentaires comprenant moins de 60 g de protéines animales à un scénario dans lequel la population mondiale entière adopte un régime végétarien, sans prise en compte du changement d'affectation des terres (GIEC, 2019^[8]).

² Voir l'Annexe B sur la conception et la réalisation de l'enquête EPIC et sur la qualité du panel de répondants.

Annexe A. Enquête EPIC de l'OCDE : collecte de données et questionnaire

Méthode de la préférence déclarée

L'enquête EPIC de l'OCDE repose sur une approche empirique de la collecte de données appelée méthode de la préférence déclarée. Par opposition à la méthode de la préférence révélée, qui utilise des données sur les comportements observés, la méthode de la préférence déclarée utilise des données recueillies en demandant aux répondants d'indiquer leur comportement réel ou d'indiquer comment ils se comporteraient dans une situation hypothétique. Les deux méthodes comportent leurs avantages et leurs inconvénients (OCDE, 2019^[1]). Si la méthode de la préférence révélée est associée à une forte fiabilité et à une forte validité, du fait qu'elle reflète les contraintes du monde réel auxquelles les individus sont confrontés, cet avantage constitue également une limite dans la mesure où les analyses se bornent uniquement aux choix et aux situations qui existent dans le contexte du monde réel. Les principaux problèmes que pose la méthode de la préférence déclarée, d'autre part, comprennent le biais dans les réponses et la représentativité de l'échantillon.

D'une manière générale, les limites des analyses basées sur les données d'enquête découlent de la mesure dans laquelle les réponses fournies peuvent différer des comportements réels (c'est-à-dire le biais hypothétique) ainsi que de la mesure dans laquelle les caractéristiques des répondants de l'enquête peuvent diverger de celles de la population. Le biais hypothétique constitue un problème bien connu dans la méthode de la préférence déclarée et diverses stratégies ont été mises en œuvre pour l'atténuer, notamment : informer les personnes interrogées que leurs réponses seront utilisées pour contribuer à l'élaboration de politiques publiques, ainsi que les encourager à réfléchir soigneusement à leurs choix en tenant compte de cette tendance. Diverses stratégies *ex ante* et *ex post* relatives à la conception des enquêtes et aux méthodes statistiques, respectivement, peuvent également être utilisées pour atténuer d'autres biais (les effets d'ancrage et d'ordre, par exemple).

Malgré les inconvénients mentionnés ci-dessus, les approches axées sur la préférence déclarée offrent certains avantages importants par rapport à celles axées sur la préférence révélée en ce qui concerne l'évaluation *ex ante* des politiques publiques (OCDE, 2019^[1]). La méthode des choix discrets, par exemple, se prête bien à l'analyse des choix dans le contexte d'enjeux multidimensionnels relativement complexes (Bateman et al., 2002^[2] ; OCDE, 2019^[1]). La flexibilité sur le plan de la définition des scénarios de décision permet d'évaluer l'impact de mesures publiques hypothétiques. La méthode de la préférence déclarée permet également d'évaluer des changements dans l'état de santé et dans la qualité de l'environnement qui fournissent des informations de première importance pour les analyses coûts-avantages.

L'élaboration de l'enquête a été guidée par un comité directeur composé de délégués au Groupe de travail sur l'intégration des politiques environnementales et économiques (GTIPEE), qui ont fait part de leurs commentaires sur les enjeux de politique publique à l'étude, ainsi que sur les considérations contextuelles pertinentes dans leur pays respectif. Un comité consultatif scientifique de spécialistes des domaines méthodologiques et thématiques a présenté des observations sur les pratiques méthodologiques optimales liées à la conception d'enquêtes en rapport avec les objectifs analytiques des travaux à effectuer. Enfin, un groupe de coordination interne composé de membres de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), du Forum international des transports (ITF) et de la Direction des échanges et de l'agriculture (TAD) a également fait des commentaires relatifs aux politiques publiques et de nature technique lors de l'élaboration de l'enquête.

Questionnaire d'enquête

PARTIE A – CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES

Pour commencer, nous voulons obtenir quelques renseignements sur vous et sur votre foyer.

1. Quelle est votre date de naissance ?
2. Êtes-vous entièrement ou en partie responsable des dépenses de votre foyer (p. ex. énergie/services publics, courses alimentaires, véhicules, etc.) ?
 1. Oui
 2. Non >> fin de la participation
3. Quel est votre sexe biologique ?
 1. Homme
 2. Femme
 3. Intersexué(e)
 4. Je préfère ne pas répondre.
4. À quel genre vous identifiez-vous ?
 1. Homme
 2. Femme
 3. Autre
 4. Je préfère ne pas répondre.

ÉCRAN :

Dans cette enquête, nous faisons souvent référence aux foyers. Veuillez noter que nous définissons un foyer comme un ensemble comprenant une ou plusieurs personnes (membres de la famille ou non) vivant habituellement dans la même résidence et partageant tout ou partie de leurs dépenses courantes (p. ex. énergie/services publics, courses alimentaires).

Sauf indication contraire, veuillez répondre à chaque question selon votre propre situation actuelle.

N'oubliez pas que vos réponses à toutes les questions de cette enquête sont confidentielles.

5. Laquelle des fourchettes suivantes correspond le mieux au revenu mensuel net combiné approximatif de l'ensemble des membres de votre foyer, après impôts ? *Veuillez inclure toutes les sources de revenus, y compris les salaires, les pensions, les allocations et les investissements.*
 1. Moins de 1 450 EUR
 2. Entre 1 450 et 1 899 EUR
 3. Entre 1 900 et 2 399 EUR
 4. Entre 2 400 et 3 049 EUR
 5. 3 050 EUR ou plus
 6. Je ne sais pas.
 7. Je préfère ne pas répondre.
6. Comment décririez-vous l'environnement dans lequel vous vivez ?
 1. Une grande ville
 2. Une banlieue (périphérie d'une grande ville)
 3. Une petite ville ou un village
 4. Une habitation isolée (pas dans une ville ou un village)
 5. Autre

7. Comment définiriez-vous votre statut dans votre résidence principale actuelle ?

1. Je vis dans une résidence dont je suis propriétaire ou dont mon foyer est propriétaire.
2. Je vis dans une résidence dont je suis locataire ou dont mon foyer est locataire.
3. Je vis dans un autre type de logement, p. ex. une résidence universitaire, une caserne, une maison de retraite.

8. Comment décririez-vous votre résidence principale ?

1. Un appartement dans un immeuble de moins de 12 appartements
2. Un appartement dans un immeuble de 12 appartements ou plus
3. Une maison individuelle
4. Une maison jumelée/mitoyenne
5. Autre

9. Quelle est la superficie de votre résidence principale ? (Veuillez fournir une estimation.)

1. Moins de 25 m²
2. Entre 25 m² et 50 m²
3. Entre 51 m² et 75 m²
4. Entre 76 m² et 100 m²
5. Entre 101 m² et 150 m²
6. Entre 151 m² et 200 m²
7. Plus de 200 m²
8. Je ne sais pas.

10. Avez-vous accès à un jardin ou à un espace extérieur (privatif ou partagé) dans votre résidence principale ?

1. Oui
2. Non

11. Comment définiriez-vous votre situation matrimoniale actuelle ?

1. Je suis marié(e), pacsé(e) ou en concubinage (avec ou sans enfants).
2. Je vis avec mes parents ou d'autres proches.
3. Je vis seul(e).
4. Je suis père/mère célibataire.
5. Je vis en colocation avec des personnes qui ne sont pas des membres de ma famille, dans une maison/un appartement.
6. Autre

12. Combien d'adultes de 18 ans ou plus (vous y compris) vivent habituellement dans votre foyer ?

1. 1
2. 2
3. 3
4. 4
5. 5 ou plus

13. Combien d'enfants mineurs des tranches d'âge suivantes vivent habituellement dans votre foyer ?

Tranche d'âge	Nombre d'enfants au sein du foyer (menu déroulant)
0 à 4 ans	0, 1, 2, 3, 4, 5+
5 à 8 ans	0, 1, 2, 3, 4, 5+
9 à 14 ans	0, 1, 2, 3, 4, 5+
15 à 17 ans	0, 1, 2, 3, 4, 5+

14. Quel est le plus haut niveau d'études que vous ayez atteint ?

1. Pas d'enseignement formel/quelques années d'école primaire
2. Diplôme de l'enseignement secondaire (y compris CAP/BEP)
3. Quelques années d'enseignement supérieur sans obtention de diplôme
4. Licence (en lettres, en science, etc.)
5. Diplôme universitaire du deuxième ou du troisième cycle (Master, maîtrise, doctorat ou équivalent)
6. Autre

15. Quelle est votre situation professionnelle actuelle ? Remarque : un congé temporaire peut faire référence au chômage partiel, à un congé maladie ou à un congé parental.

1. Indépendant(e)
2. Employé(e) à temps plein (au travail ou en congé temporaire)
3. Employé(e) à temps partiel (au travail ou en congé temporaire)
4. Retraité(e)
5. Homme/femme au foyer
6. Sans emploi/en recherche active/inactif(-ve)
7. Étudiant(e)
8. En situation de handicap/en incapacité de travail
9. Autre

16. Dans quel secteur d'activité travaillez-vous (ou travailliez-vous dans le cadre de votre dernier emploi) ?

1. Administration/secteur public
2. Loisirs/hôtellerie-restauration
3. Économie/finance/assurances
4. Agriculture/sylviculture/pêche
5. Transports
6. Fabrication/BTP
7. Technologies de l'information et communication
8. Enseignement/recherche
9. Santé/services sociaux
10. Commerce de gros ou de détail
11. Secteur juridique
12. Autre secteur
13. Sans objet/je n'ai jamais travaillé.

17. À quelle fréquence vous sentez-vous préoccupé(e) à l'idée de ne pas être en mesure de vivre sur le revenu actuel de votre foyer ?

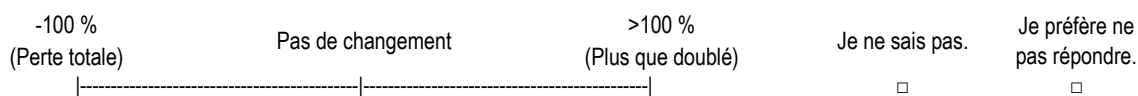
1. Jamais
2. Une fois tous les deux ou trois mois
3. Une fois par mois
4. Une fois par semaine
5. Tous les jours
6. Je préfère ne pas répondre.

18. Est-ce que vous, ou une personne de votre foyer, avez connu un changement notable dans votre salaire (+/-20 %) à un moment donné au cours des deux dernières années ? *Veillez prendre en compte toutes les sources de revenus, y compris les salaires, les retraites de l'État, les allocations et les investissements.*

1. Oui, pour des raisons liées à la pandémie de COVID-19
2. Oui, pour des raisons non liées à la pandémie de COVID-19
3. Non
4. Je ne sais pas.
5. Je préfère ne pas répondre.

[Si Q18 == 1 OU Q18 == 2 :]

19. Dans quelle proportion le revenu de votre foyer a-t-il changé ? *Veillez prendre en compte toute indemnité de chômage ou aide financière liée à la COVID-19 dont vous pouvez avoir bénéficié.*



20. Veuillez indiquer à quelle fréquence environ vous faites du télétravail dans le cadre de votre emploi actuel. Le télétravail fait référence au fait de travailler de la maison tout en communiquant avec votre bureau par téléphone, e-mail ou Internet.

	Jamais	1 à 3 jours par mois	1 jour par semaine	2 jours par semaine	3 jours par semaine	4 à 5 jours par semaine	6 à 7 jours par semaine
Avant la pandémie de COVID-19 (avant mars 2020)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pendant la ou les périodes où il y avait le plus de restrictions en place là où vous résidez	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Probabilité après la pandémie de COVID-19	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PARTIE B – ATTITUDES PERSONNELLES

21. Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de votre vie à l'heure actuelle ?

Très insatisfait(e)	Insatisfait(e)	Ni satisfait(e), ni insatisfait(e)	Satisfait(e)	Très satisfait(e)
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22. Veuillez à présent repenser à la façon dont vous étiez satisfait(e) de votre vie avant la pandémie de COVID-19. Dans quelle mesure la façon dont vous étiez satisfait(e) de votre vie a-t-elle changé à la suite de la pandémie de COVID-19 ?

J'en suis beaucoup moins satisfait(e) maintenant.	J'en suis moins satisfait(e) maintenant.	Je n'en suis ni plus, ni moins satisfait(e).	J'en suis plus satisfait(e) maintenant.	J'en suis beaucoup plus satisfait(e) maintenant.
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

23. Quelle importance revêt chacune des problématiques suivantes pour vous personnellement ?

	Pas du tout important	Pas important	Ni important, ni pas important	Important	Très important	Je préfère ne pas répondre.
Le changement climatique (p. ex. la hausse des températures moyennes, les phénomènes météorologiques extrêmes) ou d'autres questions environnementales (p. ex. la pollution)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les questions de santé publique (p. ex. la pandémie de COVID-19)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les inégalités et la discrimination (p. ex. basées sur l'appartenance ethnique ou le sexe)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les questions économiques (p. ex. le chômage, l'inflation, la pauvreté)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les tensions politiques (p. ex. la polarisation) ou la violence politique (p. ex. la guerre)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La sécurité personnelle (p. ex. criminalité, vols)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Si toute réponse à la Q23 > 2 :]

24. Parmi les questions environnementales suivantes, lesquelles vous préoccupent le plus ? *Veillez sélectionner vos trois préoccupations principales.*

	1	2	3
La pollution de l'air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le changement climatique (p. ex. la hausse des températures moyennes, les changements affectant les phénomènes météorologiques extrêmes)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La pollution engendrée par les déchets plastiques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La pollution du sol (autre qu'en raison des déchets plastiques, p. ex. produits chimiques)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La pénurie des ressources (p. ex. eau, denrées alimentaires)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La fragilité des écosystèmes terrestres (p. ex. la perte de biodiversité, la déforestation, l'extinction des espèces)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La fragilité des écosystèmes marins (p. ex. la raréfaction des habitats naturels, l'extinction des espèces)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La pollution de l'eau (autre qu'en raison des déchets plastiques, p. ex. produits chimiques)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

25. Dans quelle mesure vous attendez-vous à ce que le changement climatique (p. ex. la hausse des températures moyennes, les changements affectant les phénomènes météorologiques extrêmes) ou les autres questions environnementales affectent les aspects suivants ?

	Très négativement	Négativement	Aucun impact	Positivement	Très positivement	Je ne sais pas.
La sécurité de votre emploi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Votre santé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les divers aspects de votre qualité de vie (p. ex. activités de loisirs, cadre de vie)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La qualité de vie des jeunes générations (p. ex. de vos enfants ou petits-enfants)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

26. Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) des aspects suivants de votre environnement local ?

	Très insatisfait(e)	Insatisfait(e)	Ni satisfait(e), ni insatisfait(e)	Satisfait(e)	Très satisfait(e)	Je ne sais pas.
L'accès à des espaces verts (parcs, forêts)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La qualité de l'air	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accès aux denrées alimentaires (présences de supermarchés, de marchés de producteurs)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le niveau de bruit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La quantité de déchets et d'ordures dans le quartier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le paysage naturel (attrait visuel)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les opportunités de recyclage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La qualité du sol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La qualité de l'eau du robinet/de l'eau potable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La qualité de l'eau (lacs, rivières, mers et océans)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

27. Imaginez que vous cherchiez un nouvel endroit où habiter. Dans quelle mesure est-il important pour vous de vivre à proximité d'espaces verts ?

Pas du tout important	Pas important	Ni important, ni pas important	Important	Très important	Je ne sais pas.
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28. Dans quelle mesure l'importance des espaces verts pour vous a-t-elle changé depuis la pandémie de COVID-19 ? C'est devenu...

Beaucoup moins important	Moins important	Ni plus, ni moins important	Plus important	Beaucoup plus important	Je ne sais pas.
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

29. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou non avec chacune des affirmations suivantes ?

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Ni d'accord, ni pas d'accord	D'accord	Tout à fait d'accord	Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre.
Les impacts environnementaux sont souvent exagérés.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis prêt(e) à faire des compromis dans mon mode de vie actuel pour le bien de l'environnement.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La protection de l'environnement peut stimuler l'économie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les questions environnementales doivent être gérées avant tout par les générations futures.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les questions environnementales doivent être principalement résolues par les politiques publiques.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les politiques environnementales introduites par le gouvernement ne devraient pas me coûter plus d'argent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les questions environnementales seront principalement résolues grâce aux progrès technologiques.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les questions environnementales seront principalement résolues grâce aux individus qui changent délibérément de comportement.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

30. Veuillez indiquer les sources d'information auxquelles vous faites le plus confiance en ce qui concerne les questions environnementales. Veuillez classer vos trois sources principales, de 1 (la source la plus digne de confiance) à 3 (la troisième source la plus digne de confiance).

	1	2	3
Les chercheurs et les experts scientifiques			
Le gouvernement national			
L'administration régionale/locale			
Les organisations internationales (p. ex. Nations Unies, OCDE)			
Les organisations non gouvernementales (ONG, p. ex. WWF, Greenpeace)			
Les entreprises privées/à but lucratif			
Les personnalités politiques			
Les médias (journaux, télévision, etc.)			
Les réseaux sociaux			
Votre famille, vos amis et vos voisins			
Je ne cherche pas d'informations sur les questions environnementales.			

31. Avez-vous confiance dans le gouvernement d [pays] ?

1. Oui
2. Non
3. Je ne sais pas.

PARTIE C – ÉNERGIE

Cette section contient des questions d'ordre général sur la consommation d'énergie. Veuillez répondre à chacune d'entre elles en pensant à votre résidence principale.

32. Parmi les sources d'énergie suivantes, lesquelles utilisez-vous pour chauffer/climatiser les pièces de votre logement ? Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

1. Électricité
2. Gaz
3. Fioul, charbon ou autre combustible fossile
4. Bois ou granulés
5. Chauffage ou climatisation urbain(e)
6. Pompe à chaleur (la température du sol ou de l'air ambiant est utilisée pour chauffer/climatiser le logement par le biais d'un compresseur)
7. Énergie solaire
8. Autre
9. Je ne sais pas.

33. Parmi les sources d'énergie suivantes, lesquelles utilisez-vous pour chauffer l'eau ? Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

1. Électricité
2. Gaz
3. Fioul, charbon ou autre combustible fossile
4. Bois ou granulés
5. Chauffage ou climatisation urbain(e)
6. Pompe à chaleur (la température du sol ou de l'air ambiant est utilisée pour chauffer/climatiser le logement par le biais d'un compresseur)
7. Énergie solaire thermique
8. Autre
9. Je ne sais pas.

34. Parmi les sources d'énergie suivantes, lesquelles utilisez-vous pour cuisiner ? Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

1. Électricité
2. Gaz (bonbonne, gaz de ville, etc.)
3. Biomasse
4. Fioul
5. Autre
6. Je ne sais pas.

35. Comment votre électricité vous est-elle fournie ?

1. Par un fournisseur à travers le réseau électrique standard
2. Par un mini- ou micro-réseau local (Ces réseaux produisent de l'électricité à petite échelle et la distribuent à un nombre restreint de personnes par le biais d'un réseau fonctionnant indépendamment des réseaux nationaux.)
3. Auto-générée par un système détenu par un ou plusieurs membres de votre foyer (p. ex. panneaux solaires ou éolienne)
4. Autre
5. Je ne sais pas.

36. À combien s'est élevé le coût mensuel moyen de la consommation électrique de votre résidence principale au cours de l'année écoulée ? Veuillez fournir une estimation (+/-10 %).

25 EUR ou moins	26–50 EUR	51–75 EUR	76–100 EUR	101–125 EUR	122–150 EUR	151– 175 EUR	175–200 EUR	Plus de 201 EUR	Je ne sais pas.
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

37. Certains des services suivants vous ont-ils été proposés par votre fournisseur d'électricité ?

	Oui, et j'ai choisi cette option.	Oui, mais je n'ai pas choisi cette option.	Non, et cela ne m'intéresse pas.	Non, mais cela m'intéresserait.	Je ne sais pas.
Génération d'électricité par des sources d'énergie renouvelables (énergie éolienne, solaire, marémotrice, géothermique ou hydroélectrique)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taux d'électricité différenciés pour les heures pleines (p. ex. en début de soirée) et les heures creuses (p. ex. pendant la nuit)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Compteurs électriques intelligents vous permettant de surveiller votre consommation d'énergie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Possibilité de produire vous-même de l'électricité pour votre propre utilisation ou afin de la revendre au réseau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dispositif qui optimise l'utilisation d'énergie en contrôlant automatiquement votre chauffage/climatisation ainsi que vos appareils en fonction des réglages de votre choix	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[SI Q37c == Oui, et j'ai choisi cette option :]

38. Utilisez-vous les informations recueillies par votre compteur intelligent ?

1. J'utilise les informations fournies par le compteur intelligent et cela m'a aidé(e) à réduire la consommation d'électricité de mon foyer.
2. J'examine les informations fournies par le compteur intelligent, mais je ne les ai pas utilisées pour réduire ma consommation d'électricité.
3. Je ne regarde pas les informations affichées par le compteur intelligent.
4. Ces informations ne me sont pas fournies.

39. Quelles affirmations décrivent le mieux l'utilisation d'énergie au sein de votre foyer ?

1. J'utilise/nous utilisons autant d'électricité et de gaz que je le veux/nous le voulons.
2. Je ne peux/nous ne pouvons pas en utiliser autant que j'en ai/nous en avons besoin en raison de son coût élevé.
3. Je satisfais mes/nous satisfaisons nos besoins mais je m'efforce/nous nous efforçons de minimiser son utilisation pour des raisons financières.
4. Je satisfais mes/nous satisfaisons nos besoins mais je m'efforce/nous nous efforçons de minimiser son utilisation pour des raisons environnementales.
5. Je ne peux/nous ne pouvons pas en utiliser autant que j'en ai/nous en avons besoin en raison du manque de fiabilité/de la non-disponibilité de son acheminement.
6. Autre
7. Je ne sais pas.

40. À quelle fréquence effectuez-vous les actions suivantes au quotidien ?

	Jamais	Occasionnellement	Souvent	Toujours	Sans objet
Éteindre les lumières lorsque vous quittez une pièce.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utiliser le moins possible le chauffage (p. ex. en vous habillant chaudement) et la climatisation (p. ex. en évitant de l'utiliser).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire la lessive ou laver la vaisselle uniquement quand le lave-linge/lave-vaisselle est plein.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utiliser le moins possible l'eau chaude (lorsque vous faites la vaisselle ou prenez une douche).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire sécher les vêtements à l'air libre plutôt que d'utiliser un sèche-linge.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ouvrir les fenêtres l'hiver pour faire entrer de l'air frais.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Pour les répondants qui n'adoptent pas toujours tous les comportements d'efficacité énergétique de la Q40 :]

41. Vos réponses à la question précédente indiquent que vous ne vous efforcez pas toujours de réduire la consommation d'énergie de votre foyer. Veuillez nous aider à comprendre les raisons majeures pour lesquelles vous ne le faites pas. Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

1. Je suis disposé(e) à changer mes habitudes mais j'oublie de le faire.
2. Les questions environnementales m'importent mais changer mes habitudes est trop difficile.
3. Je ne crois pas à l'existence d'un grave problème environnemental lié à la consommation d'énergie.
4. Les autres membres de mon foyer ne le feraient pas ou je me ferais critiquer par mon entourage.
5. J'ai le sentiment que les autres mesures que je prends en matière de protection de l'environnement font déjà suffisamment de différence.
6. Mon changement de comportement ne fera aucune différence.
7. Je ne vois pas d'intérêt personnel à changer de comportement.
8. Je ne sais pas comment réduire encore plus ma consommation d'énergie.
9. J'ai confiance dans le fait que les innovations technologiques résoudront les problèmes environnementaux.
10. Autre

42. Avez-vous installé certains des éléments suivants dans votre résidence principale au cours des dix dernières années ?

	Oui	Non	Je ne sais pas.
Appareils très écoénergétiques (p. ex. lave-linge, réfrigérateurs)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ampoules à faible consommation d'énergie (p. ex. ampoules fluorescentes compactes, diodes électroluminescentes)			
Fenêtres écoénergétiques (p. ex. à double ou triple vitrage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Isolation thermique des murs/du toit/du sol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Thermostats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Panneaux solaires pour produire de l'électricité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chauffe-eau solaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accumulateur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pompes à chaleur (la température du sol ou de l'air ambiant est utilisée pour chauffer/climatiser le logement par le biais d'un compresseur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Montrer uniquement les éléments auxquels la personne a répondu oui à la Q42 :]

43. Les aides financières de l'État (p. ex. les subventions, les prêts à taux d'intérêt préférentiels, l'exonération fiscale) vous ont-elles incité(e) à installer certains des éléments suivants dans votre résidence ?

	Oui	Non	Je ne sais pas.
Appareils très écoénergétiques (p. ex. lave-linge, réfrigérateurs les mieux classés)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fenêtres écoénergétiques (p. ex. à double ou triple vitrage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Isolation thermique des murs/du toit/du sol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Thermostats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Panneaux solaires pour produire de l'électricité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chauffe-eau solaire			
Accumulateur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pompes à chaleur (la température du sol ou de l'air ambiant est utilisée pour chauffer/climatiser le logement par le biais d'un compresseur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Montrer uniquement les éléments pour lesquels la personne a répondu non à la Q42 :]

44. Pourquoi n'avez-vous pas installé les éléments suivants ?

	J'en ai déjà équipé mon logement/j'en ai déjà installé dans mon logement il y a plus de 10 ans.	Je prévois d'en installer dans mon logement au cours des deux ou trois prochaines années.	Cela m'intéresse, mais je ne peux pas me le permettre.	C'est impossible (ce n'est pas réalisable dans ma maison/mon appartement/mon quartier et/ou il incomberait à mon bailleur de l'installer).	Cela ne m'intéresse pas.	Je ne connais pas cela ou je ne sais pas s'il est possible d'en installer dans mon quartier/logement.
Appareils très écoénergétiques (p. ex. lave-linge, réfrigérateurs les mieux classés)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fenêtres écoénergétiques (p. ex. à double ou triple vitrage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Isolation thermique des murs/du toit/du sol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Thermostats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Panneaux solaires pour produire de l'électricité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Chauffe-eau solaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accumulateur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pompes à chaleur (la température du sol ou de l'air ambiant est utilisée pour chauffer/climatiser le logement par le biais d'un compresseur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

45. Quelle serait l'importance des éléments suivants pour vous inciter à réduire votre consommation d'énergie ?

	Pas du tout important	Pas important	Ni important, ni pas important	Important	Très important	Je ne sais pas.
Davantage d'informations pratiques sur la manière de réduire ma consommation d'énergie chez moi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des prix de l'énergie plus élevés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une meilleure performance des appareils écoénergétiques (p. ex. lave-linge, lave-vaisselle)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une baisse du coût des appareils écoénergétiques et des rénovations apportées à mon logement (p. ex. aide financière)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

46. Dans quelle mesure êtes-vous pour ou contre les mesures politiques potentielles suivantes ?

	Tout à fait contre	Contre	Ni important, ni pas important	Pour	Tout à fait pour	Je ne sais pas.
Fournir des subventions aux foyers pour la rénovation de leur logement, l'achat d'appareils écoénergétiques ou l'investissement dans des systèmes d'énergie renouvelable (p. ex. panneaux solaires sur le toit de la maison)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taxer l'utilisation d'énergie ou l'achat d'appareils et de systèmes énergivores	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Introduire des normes d'efficacité énergétique pour les appareils et les bâtiments, auxquelles les fabricants doivent se conformer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

47. Pensez-vous que les foyers à faible revenu devraient recevoir une aide spéciale de l'État (p. ex. des subventions) pour les aider à acheter des équipements à forte efficacité énergétique ?

1. Oui
2. Non
3. Je ne sais pas.

Exemple d'application de la méthode des choix discrets :

Veillez imaginer que vous avez l'opportunité de choisir un nouveau fournisseur d'électricité pour votre foyer. Ci-dessous, nous vous présenterons trois cas de figure dans le cadre desquels vous pourrez décider de changer de fournisseur ou de rester avec votre fournisseur actuel. Veuillez partir du principe qu'à l'exception des différences affichées, les fournisseurs sont similaires à tous points de vue (p. ex. concernant la fiabilité de la fourniture d'électricité, etc.). Votre fournisseur actuel coûte XX EUR/kWh et émet XX g éq. CO₂/kWh, ce qui est dans la moyenne pour [nom du pays]. La quantité moyenne de gaz à effet de serre émis par kWh d'électricité dans l'ensemble des pays de l'OCDE est de 384 g éq. CO₂/kWh.

D'après les différentes options disponibles dans chacun des cas de figure suivants, veuillez indiquer quel fournisseur vous choisiriez :

	Fournisseur 1	Fournisseur 2	Fournisseur actuel
Prix par kWh	0.15 EUR/kWh (Augmentation de 5 % par rapport à votre fournisseur actuel)	0.16 EUR/kWh (Augmentation de 10 %)	0.14 EUR/kWh (Aucun changement)
Quantité de gaz à effet de serre émise par kWh	397 g éq. CO ₂ /kWh (Réduction de 10 % par rapport à votre fournisseur actuel)	309 g éq. CO ₂ /kWh (Réduction de 30 %)	441 g éq. CO ₂ /kWh (Aucun changement)
Quel fournisseur choisiriez-vous ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PARTIE D – TRANSPORTS

48. Vous ou un membre de votre foyer utilisez-vous régulièrement certains des moyens de transport suivants (y compris ceux fournis par une entreprise) ? *Veillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.*

	Oui, moi	Oui, un autre membre de mon foyer	Aucune de ces réponses	Je ne sais pas.
Scooter/mobylette essence ou diesel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Scooter/mobylette électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moto essence ou diesel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moto électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voiture essence ou diesel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voiture hybride électrique (y compris hybride rechargeable)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voiture entièrement électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voiture fonctionnant avec une pile à combustible à hydrogène ou avec d'autres carburants alternatifs (p. ex. biocarburant, biodiesel)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Programme de partage de véhicules (p. ex. pour les scooters, les mobylettes, les motos ou les voitures)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Si la personne répond que le ménage utilise régulièrement une voiture à la Q48 :]

49. Quel âge a la voiture la plus récente que vous ou d'autres membres de votre foyer utilisez ?

1. 4 ans ou moins
2. 5 à 9 ans
3. 10 à 14 ans
4. 15 ans ou plus
5. Je ne sais pas.

50. Vous ou un membre de votre foyer utilisez-vous régulièrement certains des moyens de transport suivants (y compris ceux fournis par une entreprise) ? *Veillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.*

	Oui, moi	Oui, un autre membre de mon foyer	Aucune de ces réponses	Je ne sais pas.
Trottinette non électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trottinette électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vélo non électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vélo électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transports en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Programme de partage de trottinettes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Programme de partage de vélos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Application de VTC à la demande	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

51. Veuillez sélectionner les affirmations qui décrivent le mieux la disponibilité des bornes de recharge pour voitures électriques près de chez vous.

1. Je peux recharger une voiture électrique dans mon allée ou dans mon garage.
2. Je peux recharger une voiture électrique au travail.
3. Je peux recharger une voiture électrique dans la rue ou dans le parking où je me gare.
4. Je peux recharger un véhicule électrique dans un rayon de 3 km autour de mon domicile ou de mon lieu de travail.
5. Il n'y a aucune borne de recharge dans mon quartier.
6. Je ne sais pas.

[Si la personne répond que le ménage n'utilise pas régulièrement de voiture à la Q48 :]

52. Veuillez classer jusqu'à trois principales raisons, de 1 (la plus importante) à 3 (la troisième plus importante), pour lesquelles votre ménage n'utilise pas de voiture.

	1	2	3
Le coût d'achat est trop élevé.			
Le coût d'utilisation (c.-à-d. entretien, énergie, frais de stationnement) est trop élevé.			
Il y a des transports en commun (tramway, métro, train, bus) près de chez moi.			
Aucun membre de mon foyer ne conduit (p. ex. personne n'a le permis de conduire, handicap).			
Je vis à une courte distance à pied ou à vélo des services les plus essentiels.			
Les questions environnementales me préoccupent (p. ex. pollution de l'air).			
Les embouteillages/bouchons sont trop gênants.			
Je risque d'avoir un accident de voiture.			
Il y a trop peu de places de parking.			
Aucune de ces réponses			

53. Veuillez penser à vos trajets personnels. Comment vous rendez-vous généralement à chacune des activités suivantes ? Veuillez sélectionner votre mode de transport principal.

	À pied	En voiture	En covoiturage	Transports en commun	À vélo	À moto	Autre	Sans objet
Travail/études (p. ex. trajet quotidien pour vous y rendre et en revenir)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Loisirs (p. ex. rendre visite à de la famille et à des amis, faire les courses, aller à des activités sportives ou culturelles)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Déposer/aller chercher les enfants à l'école, à la garderie ou autre trajet en lien avec les enfants, si le trajet ne comprend pas un lieu de travail	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

54. Au cours d'une année type, à quelle fréquence utilisez-vous les moyens de transport suivants pour effectuer de longs trajets (de plus de 200 km à l'aller ou au retour) à des fins professionnelles ?

	Jamais	1 à 3 fois	4 à 6 fois	7 à 9 fois	Plus de 9 fois	Je ne sais pas.
Voiture ou moto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bateau, ferry	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Train	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

55. Au cours d'une année type, à quelle fréquence utilisez-vous les moyens de transport suivants pour effectuer de longs trajets (de plus de 200 km à l'aller ou au retour) à des fins personnelles ?

	Jamais	1 à 3 fois	4 à 6 fois	7 à 9 fois	Plus de 9 fois	Je ne sais pas.
Voiture ou moto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bateau, ferry	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Train	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

56. Par rapport à avant la pandémie de COVID-19, à quelle fréquence vous attendez-vous à utiliser les moyens de transport suivants une fois que la pandémie sera endiguée ?

	Plus qu'avant	Un peu plus qu'avant	Autant qu'avant	Un peu moins qu'avant	Moins qu'avant	Je ne sais pas.	Je ne m'attends pas à faire cela.
<i>Pour vos trajets courts (de moins de 200 km à l'aller ou au retour)</i>							
Voiture, seul(e)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Train	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<i>Pour vos longs trajets (de plus de 200 km à l'aller ou au retour)</i>							
Voiture, seul(e)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Train	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

57. Dans quelle mesure seriez-vous pour ou contre les politiques suivantes visant à réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement ?

	Je serais tout à fait contre.	Je serais contre.	Ni important, ni pas important	Je serais pour.	Je serais tout à fait pour.	Je ne sais pas.
Une taxe sur les billets d'avion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une taxe sur le kérosène	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Investir dans la recherche pour développer des technologies vertes en matière de transport aérien (p. ex. avions fonctionnant à l'hydrogène, biocarburants)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restreindre le nombre de vols court courrier (de moins de 1 000 km) pouvant être effectués	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Investir dans de meilleurs services pour les moyens de transport alternatifs (p. ex. train, bus, bateau)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

58. Que pensez-vous des mesures suivantes que les gouvernements peuvent prendre pour atténuer l'impact des voitures sur l'environnement ?

Mesure	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Ni d'accord, ni pas d'accord	D'accord	Tout à fait d'accord	Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre.
Fixer des normes d'efficacité plus strictes en matière de carburant pour les nouvelles voitures	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Instaurer une taxe sur les émissions de carbone ou sur les véhicules énergivores (p. ex. une taxe carbone)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Facturer des frais par kilomètre parcouru	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Abaisser la limitation de vitesse sur les autoroutes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Subventionner l'achat d'un véhicule à faibles émissions ou écoénergétique (ou accorder un crédit d'impôt pour ce type d'achat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Augmenter les frais de stationnement ou réduire le nombre de places de parking disponibles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer les transports en commun (p. ex. meilleure couverture, plus sûre, plus rapide et moins chère)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fournir des labels plus détaillés pour les voitures en fonction de leur impact sur l'environnement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Introduire des restrictions ou des frais d'accès aux centres-villes (p. ex. zones à faibles émissions)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Promouvoir le télétravail	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Si la personne répond que le ménage utilise régulièrement une voiture à la Q48 :]

59. Le fait d'avoir de meilleurs services de transports en commun (p. ex. plus fréquents, plus accessibles, etc.) vous inciterait-il à moins utiliser une voiture ?

1. Oui
2. Non
3. Je ne sais pas.

[SI Q59 == 1 :]

60. Vous avez indiqué que le fait d'avoir de meilleurs services de transports en commun vous inciterait à moins utiliser une voiture. Quels aspects des transports en commun vous inciteraient le plus à changer vos habitudes de conduite ?

	Pas du tout important	Pas important	Ni important, ni pas important	Important	Très important	Je ne sais pas.
Un service plus fréquent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un réseau plus développé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des véhicules plus confortables (p. ex. plus propres, moins bondés)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des véhicules plus sûrs (p. ex. moins de criminalité, d'accidents)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La facilité de passer d'un moyen de transport à un autre (p. ex. du métro au bus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un coût moindre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des véhicules plus propres (meilleures protocoles d'hygiène)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

61. Avez-vous l'intention d'acheter ou de louer à long terme une voiture neuve ou d'occasion dans un avenir proche (d'ici deux ans) ou pourriez-vous imaginer de le faire ?

1. Oui, achat
2. Oui, location
3. Non
4. Je ne sais pas.

62. Si vous deviez acheter ou louer à long terme une voiture neuve ou d'occasion, quel type de voiture vous intéresserait le plus ?

1. Petite voiture (citadine ou sous-compacte, Classes A et B)
2. Voiture de taille moyenne (voiture compacte ou de taille moyenne, Classes C et D)
3. Grande voiture (Classe E)
4. SUV/4x4
5. Pick-up
6. Fourgonnette/utilitaire
7. Je ne sais pas.

63. Si vous deviez acheter ou louer à long terme une voiture neuve, dans quelle fourchette de prix vous attendriez-vous à trouver ce véhicule ?

1. Entre 5 000 et 9 999 EUR
2. Entre 10 000 et 14 999 EUR
3. Entre 15 000 et 19 999 EUR
4. Entre 20 000 et 24 999 EUR
5. Entre 25 000 et 29 999 EUR
6. Entre 30 000 et 34 999 EUR
7. Entre 35 000 et 39 999 EUR
8. Entre 40 000 et 44 999 EUR
9. Entre 45 000 et 49 999 EUR
10. Entre 50 000 et 59 999 EUR
11. Entre 60 000 et 69 999 EUR
12. 70 000 EUR ou plus
13. Je ne sais pas.

64. Si vous deviez acheter ou louer à long terme une voiture neuve ou d'occasion, quel type de carburant vous intéresserait le plus ?

1. Essence
2. Diesel
3. Gaz de pétrole liquéfié (GPL), gaz naturel comprimé (GNC), gaz naturel liquéfié (GNL)
4. Hybride
5. Hybride rechargeable
6. Batterie électrique
7. Hydrogène
8. Autre
9. Je ne sais pas.

Exemple d'application de la méthode des choix discrets :

Veillez imaginer que vous achetez ou louez à long terme un véhicule neuf ou d'occasion. À l'exception des caractéristiques décrites ci-dessous, les véhicules sont similaires à tous points de vue (p. ex. confort, sécurité). Veuillez choisir quel véhicule vous achèteriez :

	Véhicule 1	Véhicule 2	Véhicule 3
Transmission	Batterie électrique	Hybride rechargeable	Statu quo propre au répondant (Q64)
Coût de possession mensuel (payé sur cinq ans)	+25 % par rapport au prix de référence du répondant	+20 % par rapport au prix de référence du répondant	Prix de référence du répondant (Q63)
Coût de fonctionnement	3 EUR/100 km	8 EUR/100 km	Basé sur la Q63
Autonomie de conduite	400 km	800 km	Basé sur la Q63
Temps requis pour recharger le véhicule ou pour refaire le plein sur l'autoroute	20 minutes (jusqu'à 80 % de charge)	5 minutes (plein d'essence)	Basé sur la Q63
Peut être rechargé à la maison	Oui	Oui	Basé sur la Q51
Quel véhicule choisiriez-vous ?	○	○	○

PARTIE E – DÉCHETS

Dans cette partie, nous allons vous poser des questions sur vos habitudes d'élimination des déchets. Veuillez noter que, par « déchets recyclables », nous entendons les déchets et les matières qui peuvent être traités et utilisés à nouveau, comme les bouteilles en plastique recyclables, le papier, le carton, le verre et le métal recyclable.

65. En moyenne, combien de sacs/poubelles suivant(e)s de déchets mixtes (c.-à-d. de déchets non recyclables et non compostables) votre foyer produit-il chaque semaine ?



0	Moins de 1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 ou plus	Je ne sais pas.
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

66. Comment vous débarrassez-vous de vos déchets mixtes (non recyclables, non compostables) ? Veuillez sélectionner votre principale méthode de mise au rebut.

1. Les déchets mixtes sont ramassés directement à ma résidence.
2. Je jette mes déchets mixtes dans des conteneurs situés dans mon bâtiment/quartier.
3. Je jette mes déchets mixtes dans une décharge, un incinérateur ou un lieu de dépôt.
4. Autre

67. Comment votre foyer est-il facturé pour le ramassage des déchets mixtes (non recyclables, non compostables) à votre résidence principale ? Veuillez sélectionner la réponse la plus appropriée.

1. **Frais fixes** (p. ex. montant forfaitaire inclus dans la taxe foncière, les charges ou le loyer)
2. En fonction du **volume** (p. ex. par sac-poubelle, par conteneur, par étiquette pour sac)
3. En fonction du **poids** (p. ex. par kg)
4. En fonction de la **fréquence** du ramassage (p. ex. fréquence à laquelle les déchets sont ramassés)
5. En fonction de la taille du foyer ou de la résidence
6. Autre forme de facturation
7. Mon foyer n'est pas facturé
8. Je ne sais pas

68. En moyenne, combien de sacs/poubelles suivant(e)s de déchets recyclables votre foyer produit-il chaque semaine (à l'exclusion des déchets compostables) ?



0	Moins de 1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 ou plus	Je ne sais pas.
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

69. Quel est le principal service de collecte des déchets que vous utilisez pour vous débarrasser des déchets suivants ?

	Ramassage à domicile/sur le trottoir	Centres de dépôt/conteneurs	Je les emmène dans un magasin/chez un détaillant/chez un fabricant/chez un marché de producteurs.	Autre	Il n'y a aucun service de recyclage disponible.	Je ne sais pas quels services de ramassage de déchets il y a dans mon quartier.	Je ne produis pas ce type de déchets.
Bouteilles/récipients en verre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bouteilles/récipients en plastique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autres types d'emballages en plastique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Boîtes de conserve, en aluminium et en acier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Papier/carton (y compris les emballages à base de papier)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Piles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Déchets alimentaires (pour le compostage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

70. Veuillez indiquer quel pourcentage approximatif de chacun des éléments suivants votre foyer recycle ou composte.

	Moins de 10 %	25 %	50 %	75 %	Plus de 90 %	Je ne sais pas.	Je ne recycle/ ne composte pas ces éléments.
Bouteilles/récipients en verre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bouteilles/récipients en plastique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autres types d'emballages en plastique recyclables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Boîtes de conserve, en aluminium et en acier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Papier/carton (y compris les emballages à base de papier)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Piles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Appareils électroniques/électriques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Déchets alimentaires (pour le compostage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Si le répondant indique qu'il composte, au minimum, moins 10 % des déchets alimentaires à la Q70 :]

71. Compostez-vous vos déchets alimentaires à la maison ou dans une installation collective ?

1. À la maison
2. Dans une installation collective (p. ex. ils sont emmenés dans un site de compostage)

[Si Q69h == moins de 10 % OU si Q69h == 25 % OU si Q69h == 50 %]

72. Pour quelles raisons principales ne compostez-vous pas davantage vos déchets ? *Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.*

1. Je ne suis pas assez renseigné(e) sur le sujet.
2. Il n'y a pas suffisamment d'espace pour stocker les déchets à la maison.
3. Il n'y a pas d'espace disponible dans l'installation collective spécialisée située près de chez moi.

4. Je ne vois pas d'avantages à le faire.
5. Cela requiert trop d'organisation.
6. Cela peut s'avérer désagréable (p. ex. cela sent mauvais, attire des insectes).
7. Les services de ramassage des déchets à composter sont trop onéreux.
8. Autre
9. Je ne sais pas.

73. Veuillez classer jusqu'à trois critères les plus importants de 1 (le plus important) à 3 (le troisième plus important) qui encourageraient votre foyer à recycler ou à composter davantage.

	Classement
Plus d'informations pratiques sur la façon de procéder	
Des incitatifs financiers plus importants (p. ex. économies/recevoir de l'argent)	
Plus d'espace à la maison pour le recyclage/le compostage	
Des exigences plus simples en matière de recyclage (p. ex. moins de tri requis)	
Des services de ramassage ou de dépôt des déchets plus accessibles	
Des ramassages plus fréquents des articles recyclés/compostés	
Des preuves plus convaincantes concernant les avantages du recyclage sur l'environnement	
Collecte des déchets recyclables à ma résidence principale	
Des conteneurs plus propres pour le recyclage/compostage	
Avoir la possibilité que les déchets recyclés/compostés soient ramassés chez moi	

74. À quelle fréquence votre foyer fait-il les choses suivantes ?

	Jamais	Occasionnellement	Souvent	Toujours	Je ne sais pas.	Sans objet
Acheter du papier recyclé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Acheter des produits qui sont moins nocifs pour l'environnement (p. ex. produits de nettoyage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utiliser des conteneurs réutilisables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utiliser des sacs à provisions réutilisables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Louer ou emprunter des articles (p. ex. outils de bricolage) au lieu de les acheter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fabriquer des produits faits maison (p. ex. produits de beauté ou de nettoyage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Acheter des produits d'occasion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Acheter des produits de qualité supérieure qui dureront	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réparer des produits endommagés au lieu d'en acheter des neufs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

75. En général, comment vous débarrassez-vous des appareils électroniques et électriques qui sont vieux ou qui ne fonctionnent plus ? *Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.*

1. Je les garde à la maison/les stocke indéfiniment.
2. Je les jette avec les autres déchets.
3. Le vendeur emmène les vieux appareils avec lui lorsqu'il me livre les nouveaux pour les remplacer.
4. Je ramène les vieux appareils au magasin où j'ai acheté les nouveaux.
5. J'utilise un service d'élimination/de ramassage spécialisé.
6. J'en fais don à un organisme caritatif.
7. Ils sont ramassés avec mes déchets recyclables.
8. Je les revends pour que certaines des pièces soient réutilisées ou je les fais reconditionner.
9. Autre

76. Dans quelle mesure le volume de déchets mixtes (non recyclables, non compostables) produits par votre foyer a-t-il changé, approximativement, à la suite de la pandémie de COVID-19 ?

Diminué de 50 % ou plus 0 % (Aucun changement) Augmenté de 50 % ou plus Je ne sais pas

|-----|-----|

□

77. Dans quelle mesure le volume de déchets recyclables et compostables produits par votre foyer a-t-il changé, approximativement, à la suite de la pandémie de COVID-19 ?

Diminué de 50 % ou plus 0 % (Aucun changement) Augmenté de 50 % ou plus Je ne sais pas

|-----|-----|

□

78. Quels types d'aliments votre foyer jette-t-il habituellement ? Veuillez exclure les parties non comestibles de l'aliment, p. ex. les épluchures, les trognons de pomme, etc. *Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.*

1. Fruits/légumes
2. Pain
3. Viande/fruits de mer
4. Produits laitiers/œufs
5. Aliments emballés destinés à être conservés hors du réfrigérateur (tels que les céréales, les biscuits, les légumes en conserve, etc.)
6. Restes des repas faits maison
7. Mon foyer ne jette jamais de nourriture.

[Omettre si Q78 == 7 :]

79. À quelle fréquence jetez-vous de la nourriture (p. ex. dans la poubelle, dans le broyeur, au compostage, etc.) pour les raisons suivantes ?

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Toujours
C'est périmé.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C'est pourri/moisi.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'aime pas ça ou j'en ai assez d'en manger.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je ne savais pas comment l'utiliser.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il en restait trop peu pour le conserver.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ce ne sont pas de bons restes à consommer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il m'est impossible de le stocker ou de le conserver.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[SI Q79b ≠ Jamais :]

80. Vous avez indiqué que vous jetez des aliments parce qu'ils pourrissent. Que se passe-t-il généralement pour que vos aliments pourrissent ? *Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.*

1. J'en ai acheté en trop grande quantité.
2. J'en ai fait une trop grande quantité.
3. Je l'ai oublié dans le frigo ou dans le placard.
4. Je n'ai pas eu le temps de le cuisiner.
5. Je ne savais pas quoi en faire ou comment l'utiliser.
6. Autre

[Omettre si la personne a répondu == 7 à la Q78 :]

81. Quelles informations éventuelles vous aideraient à réduire la quantité de nourriture jetée par votre foyer ? *Veillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.*

1. Comment conserver des produits spécifiques
2. Comment interpréter les dates indiquées sur les étiquettes des aliments (date de péremption, date limite de vente, etc.)
3. Quels aliments peuvent être congelés et pendant combien de temps
4. Quels aliments sont nocifs (ou tout simplement peu appétissants) lorsqu'ils sont gâtés
5. Des recettes pour m'aider à finir les aliments qui me restent
6. Planification des courses et des portions (p. ex. au moyen d'outils spécialisés ou d'applications)
7. Je ne sais pas.

Exemple d'application de la méthode des choix discrets :

Veillez imaginer que vous achetez de la lessive. Cette lessive peut être achetée dans un récipient non recyclable que vous pouvez jeter après utilisation, dans un récipient recyclable que vous pouvez recycler après utilisation ou dans un récipient rechargeable que vous pouvez réutiliser. Vous versez un montant unique de XX EUR pour le récipient rechargeable et, pour les achats suivants, vous ne payez que pour la lessive avec laquelle vous le remplissez. Veillez garder à l'esprit que l'utilisation d'un récipient rechargeable nécessite d'apporter le contenant vide au magasin et de le nettoyer après chaque utilisation. À l'exception des caractéristiques décrites ci-dessous, les lessives sont similaires à tous points de vue (p. ex. efficacité, ingrédients, senteur). La lessive peut se présenter sous forme liquide ou solide. Veillez sélectionner quel produit vous achèteriez parmi les options proposées dans les cas de figure suivants :

	Lessive 1	Lessive 2	Lessive 3
Prix	4.50 €	4.00 €	3.50 €
Type d'emballage	Emballage en carton	Emballage en plastique	Récipient réutilisable
Quelle lessive choisiriez-vous ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PARTIE F – SYSTÈMES ALIMENTAIRES

82. D'où proviennent généralement vos produits alimentaires ?

	Jamais	Parfois	Souvent	Toujours
Hypermarchés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Supermarchés locaux/supérettes locales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Supermarchés en ligne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Magasins locaux d'alimentation (p. ex. boulangeries, boucheries, primeurs)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marchés (p. ex. marchés en plein air, marchés couverts)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Directement auprès des producteurs/coopératives	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je mange au restaurant.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je commande des plats à emporter ou à me faire livrer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Systèmes de partage de denrées alimentaires (p. ex. banque alimentaires ou centres de dons)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

84. À quelle fréquence faites-vous personnellement ce qui suit ?

	Jamais	Une fois par mois	Une fois par semaine	Plusieurs fois par semaine
Manger de la viande rouge (p. ex. du bœuf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manger de la viande blanche (p. ex. du poulet)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Consommer des fruits de mer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manger des produits laitiers (p. ex. lait, fromage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manger des œufs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Consommer des produits locaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manger des produits issus du commerce équitable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manger des en-cas et des plats préparés transformés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Devoir faire des compromis sur la quantité ou la qualité des aliments en raison d'un manque d'argent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Devoir faire des compromis sur la quantité ou la qualité des aliments en raison d'une pénurie alimentaire (p. ex. en raison de l'absence de magasins/restaurants dans la région)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

85. À quelle fréquence faites-vous personnellement ce qui suit ?

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Toujours
Acheter en priorité des produits alimentaires qui ont peu d'emballage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Consommer principalement des produits de saison	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Consommer des aliments bio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

86. Par rapport à avant la pandémie de COVID-19, à quelle fréquence vous attendez-vous à faire ce qui suit une fois que la pandémie sera endiguée ?

	Moins qu'avant	Un peu moins qu'avant	Autant qu'avant	Un peu plus qu'avant	Plus qu'avant	Je ne sais pas.	Je ne m'attends pas à faire cela.
Manger des en-cas et des plats préparés transformés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Acheter des produits alimentaires dans les hypermarchés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire les courses en ligne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Acheter des produits alimentaires auprès de magasins locaux d'alimentation (p. ex. boulangeries, boucheries, primeurs)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Acheter des produits alimentaires sur des marchés (p. ex. marchés en plein air, marchés couverts)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Acheter directement auprès des producteurs/des coopératives	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Recevoir des produits de la part de programmes de partage de denrées alimentaires (p. ex. banques alimentaires ou centres de dons)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire don de produits à des programmes de partage de denrées alimentaires (p. ex. banques alimentaires ou centres de dons)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je mange au restaurant.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je commande des plats à emporter ou à me faire livrer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

87. Qu'est-ce qui vous importe le plus lorsque vous choisissez quels produits alimentaires acheter ?
Veillez sélectionner cinq réponses maximum.

C'est facile à préparer.	<input type="radio"/>
Cela a bon goût.	<input type="radio"/>
C'est bon pour la santé.	<input type="radio"/>
Cela génère relativement peu d'émissions qui contribuent au changement climatique.	<input type="radio"/>
C'est abordable.	<input type="radio"/>
C'est facile à acheter ou c'est disponible presque partout.	<input type="radio"/>
C'est fabriqué et vendu par des personnes qui bénéficient de bonnes conditions de travail.	<input type="radio"/>
C'est produit d'une manière qui respecte le bien-être animal.	<input type="radio"/>
C'est bio.	<input type="radio"/>
Ce n'est pas transformé.	<input type="radio"/>
C'est produit localement.	<input type="radio"/>
C'est vendu avec le strict minimum en matière d'emballage.	<input type="radio"/>
Ce n'est pas périssable.	<input type="radio"/>
C'est frais.	<input type="radio"/>

88. Que pensez-vous des mesures suivantes visant à améliorer la durabilité environnementale des systèmes alimentaires ?

	Pas du tout Pas d'accord	Pas d'accord	Ni d'accord, ni pas d'accord	D'accord	Tout à fait d'accord	Je ne sais pas.
Améliorer la conception et l'attribution des labels relatifs à la durabilité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mettre en place des réglementations plus strictes concernant l'utilisation des pesticides, l'élevage industriel des animaux et les pratiques aquacoles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taxer la viande et/ou les fruits de mer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fournir des incitatifs aux agriculteurs pour qu'ils fassent usage d'une agriculture plus respectueuse de l'environnement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restreindre la publicité pour les produits alimentaires qui ont un grand impact sur l'environnement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sensibiliser les écoliers à l'alimentation durable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Promouvoir les banques alimentaires ou les plateformes de partage de denrées alimentaires (telles que des applications mobiles) qui permettent aux gens de faire des dons de produits alimentaires ou d'aller en chercher gratuitement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire en sorte que les entreprises agroalimentaires paient ou reprennent leurs emballages pour une élimination appropriée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fournir des incitatifs aux restaurants afin qu'ils utilisent des produits durables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Si la personne a répondu qu'elle mange de la viande à la Q83 :]

89. Seriez-vous disposé(e) à remplacer votre consommation de viande animale par une alternative cultivée en laboratoire qui serait produite à partir de cellules animales, si cela était proposé à l'avenir ?
 (La viande cultivée en laboratoire est produite à partir de cellules animales dans un laboratoire et ne provient pas d'animaux d'abattoir.)

1. Oui
2. Non
3. Je ne sais pas.

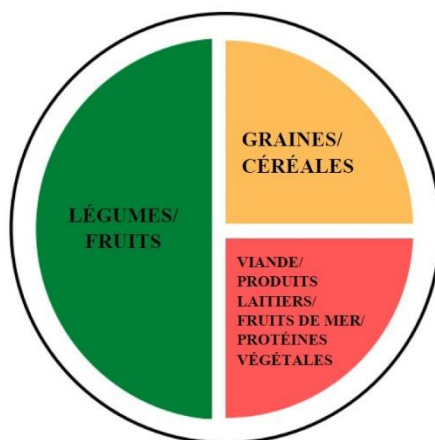
[Si Q88 == 2]

90. Pourquoi seriez-vous réticent(e) à l'idée de consommer de la viande cultivée en laboratoire ?
Veillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

1. C'est trop cher.
2. Son goût ou sa valeur nutritionnelle seraient inférieurs.
3. C'est incompatible avec ma culture et/ou mes valeurs.
4. Je ne pense pas que ce serait disponible à l'achat pour moi.
5. Je me méfie des alternatives cultivées en laboratoire (p. ex. impacts sur la santé).
6. Autre

Exemple d'application de la méthode des choix discrets :

Veillez imaginer que vous désirez sélectionner une assiette de nourriture parmi plusieurs options en tant que repas type. Chaque assiette comprend une portion de légumes, une portion de fibres et une portion de protéines, comme indiqué ci-dessous. À l'exception des différences indiquées dans chacun des cas de figure suivants, la qualité des ingrédients contenus dans chacun des repas est la même, et tous les repas contiennent le même nombre de calories. Veillez choisir quelle assiette vous achèteriez parmi les options proposées dans les cas de figure suivants :



	Assiette 1	Assiette 2	
Prix	10.50 EUR	8.75 EUR	Ni l'une ni l'autre
Source de protéines	Fruits de mer	Viande	
Utilisation de produits chimiques/d'antibiotiques	Jamais	Utilisation intensive	
Provenance	Nationale	Locale	
Quelle assiette choisiriez-vous ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Références

- Bateman, I. et al. (2002), « Economic valuation with stated preference techniques: a manual. », [2]
Economic valuation with stated preference techniques: a manual.
- OCDE (2019), *Analyse coûts-avantages et environnement : Avancées théoriques et utilisation par les pouvoirs publics*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264300453-fr>. [1]
- OECD (2018), *Cost-Benefit Analysis and the Environment: Further Developments and Policy Use*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264085169-en>. [3]

Annexe B. Méthodologie de l'enquête et statistiques de l'échantillon

Mise en œuvre de l'enquête

Calendrier et sélection du prestataire d'enquête

En 2008 et 2011, l'OCDE a mené des enquêtes auprès des ménages à une échelle internationale afin de mieux comprendre les comportements vis-à-vis de l'environnement dans les domaines de l'énergie, des déchets, des transports et des choix alimentaires, ainsi que l'incidence des politiques publiques sur ces comportements (OCDE, 2013^[1] ; OCDE, 2011^[2]). La troisième édition de l'Enquête sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels (EPIC) a été réalisée en 2022 dans neuf pays : Belgique, Canada, États-Unis, France, Israël, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède et Suisse. Le Tableau A B.1 donne des précisions sur le calendrier du projet.

Tableau A B.1. Calendrier du projet

Activité	Période
Élaboration du questionnaire de l'OCDE, compte tenu des commentaires du comité consultatif et du groupe de pilotage	Avril 2021- mars 2022
Appel d'offres et sélection du prestataire d'enquête	Juillet- décembre 2021
Traductions	Mars-avril 2022
Enquête pilote 1 (60 répondants par pays)	Avril 2022
Enquête pilote 2 (60 répondants par pays)	Mai 2022
Conduite de l'enquête EPIC de l'OCDE dans les neuf pays	Juin-juillet 2022

En juin et juillet 2022, 1 800 ménages ont été interrogés dans chacun des neuf pays étudiés au moyen d'un questionnaire en ligne¹. En raison des contraintes de longueur, les répondants ont été choisis de manière aléatoire pour remplir deux des quatre parties thématiques en plus des parties sur les caractéristiques des ménages et sur les attitudes à l'égard de l'environnement, qui ont été remplies par chaque ménage. Il en a résulté 900 observations par domaine thématique et par pays (1 635 aux États-Unis) et un échantillon ciblé total de 8 835 observations dans chacun des quatre domaines thématiques : consommation résidentielle d'énergie, production et recyclage de déchets, choix du mode de transport personnel et consommation alimentaire (Tableau A B.2).

Tableau A B.2. Taille des échantillons ciblés

	Partie A : Caractéristiques sociodémographiques	Partie B : Attitudes à l'égard de l'environnement	Partie C : Énergie	Partie D : Transports	Partie E : Déchets	Partie F : Systèmes alimentaires
Par pays (sauf les États-Unis)	1 800	1 800	900	900	900	900
États-Unis	3 270	3 270	1 635	1 635	1 635	1 635
Total	17 670	17 670	8 835	8 835	8 835	8 835

Sélection du prestataire d'enquête

L'OCDE a lancé un appel d'offres pour sélectionner un prestataire spécialisé dans la réalisation de grandes enquêtes électroniques internationales à partir de panels de consommateurs en ligne constitués dans différents pays. Comme pour les éditions précédentes, il a été décidé de mener l'enquête en ligne, solution moins coûteuse par répondant et plus facile à mettre en œuvre simultanément dans plusieurs pays de l'OCDE. Les fournisseurs de services d'enquête ont été évalués en fonction de leur capacité avérée à obtenir un échantillon représentatif ; les principaux critères d'évaluation étaient : la taille des panels, les quotas par panel, les modalités de recrutement et de gestion des panels, l'expérience en matière d'application de la méthode des choix discrets (MCD), les fonctionnalités des questionnaires en ligne, la réactivité et l'optimisation des ressources. Sur la base de ces critères, l'OCDE a choisi Ipsos N.V. pour la réalisation de l'enquête. Les tâches à effectuer par le prestataire comprenaient notamment les suivantes : héberger et programmer le questionnaire électronique, sélectionner pour chaque pays un échantillon représentatif de répondants à partir de panels en ligne déjà constitués, ainsi que collecter et nettoyer les données.

Élaboration du questionnaire et enquêtes pilotes

Le questionnaire EPIC de l'OCDE pour 2022 comprend six parties. Deux d'entre elles sont consacrées aux caractéristiques sociodémographiques et aux attitudes personnelles, et les quatre autres sont des parties thématiques portant sur le comportement des ménages dans des domaines environnementaux à l'étude : la production et le recyclage de déchets, le choix du mode de transport personnel, la consommation résidentielle d'énergie et la consommation alimentaire. Le questionnaire est composé d'environ 90 questions fermées présentant une combinaison de questions binaires, de questions à échelle ordinale et de questions d'opinion (échelle de Likert). Chacune des quatre parties thématiques comporte également une question qui constitue une application de la MCD (une « expérience de choix »).

Le questionnaire a été élaboré à partir des questionnaires précédents et avec le concours d'un groupe de pilotage, d'un comité consultatif scientifique et d'un groupe de coordination interne. Le groupe de pilotage réunissait des représentants des autorités publiques des pays participant à l'enquête, le comité consultatif scientifique comprenait des spécialistes du sujet et des experts en méthodologie issus du monde universitaire, et le groupe de coordination interne incluait d'autres parties concernées de l'OCDE, en particulier la Direction des échanges et de l'agriculture, l'Agence internationale de l'énergie et le Forum international des transports.

S'il existe une certaine continuité des questions par rapport aux éditions précédentes de l'enquête², des changements ont néanmoins été apportés à la version de 2022 pour tenir compte de l'évolution du contexte environnemental, économique et politique au cours des dix dernières années. Des questions portant sur la satisfaction à l'égard de l'environnement local et l'importance des espaces verts ont été incluses dans la partie relative aux attitudes. Dans la partie sur l'énergie, un plus grand nombre de questions mettait l'accent sur les comportements de réduction de la consommation ; en outre, la question fondée sur la MCD était axée sur les énergies renouvelables, lesquelles étaient le point de mire des éditions précédentes de l'enquête. Dans la section relative aux transports, par exemple, des questions ont été ajoutées concernant les véhicules électriques ainsi que d'autres options en matière de transport telles que les vélos et les scooters. La section qui traite des déchets comporte maintenant des questions sur le compostage, le matériel électronique de rebut et les déchets alimentaires, ainsi que sur les régimes de paiement associés à la collecte des déchets. La partie concernant les systèmes alimentaires a été élargie pour inclure une variété d'habitudes de consommation alimentaire au-delà des aliments biologiques. Afin de réduire la charge cognitive, les questions ont été simplifiées et abrégées lorsque c'était possible.

L'intégration de la MCD est une nouveauté méthodologique importante dans cette troisième édition de l'Enquête EPIC. Selon cette méthode, on demande aux sujets de faire des choix hypothétiques en sélectionnant une solution préférée dans un menu d'options (Bateman et al., 2002^[3] ; OCDE, 2018^[4]). Les

données de préférences déclarées générées par la MCD permettent d'estimer dans quelle mesure les répondants accordent de la valeur aux différentes caractéristiques de l'option présentée. Ces caractéristiques peuvent concerner les produits (par exemple, le prix d'une énergie ou les émissions de GES qu'elle entraîne), les actions (comme la facilité d'utiliser des récipients jetables plutôt que réutilisables) ou les éléments directement touchés par les mesures environnementales (comme le coût et la commodité de posséder un véhicule électrique).

Les plans d'expérience associés à la MCD ont également été conçus avec le concours du groupe de pilotage, du comité consultatif scientifique et du groupe de coordination interne, ainsi que de chercheurs de premier rang en modélisation des choix. Des détails relatifs à chaque question fondée sur la MCD sont fournis dans chacune des parties thématiques. La même méthodologie générale a été appliquée à chacune de ces questions dans toutes les parties thématiques. La première étape de la conception des questions associées à la MCD a consisté à caractériser clairement le problème décisionnel, notamment l'ampleur des changements potentiels dans les attributs ainsi que les types de valeurs associés à ces changements. Ensuite, les attributs et leurs divers niveaux ont été choisis en fonction de leur crédibilité, de leur facilité de compréhension et de leurs propriétés d'estimation. Le cas échéant, les niveaux des attributs sont propres au pays participant ou au répondant, de telle sorte que les scénarios soient réalistes.

Des enquêtes pilotes ont été menées avant la réalisation de l'enquête proprement dite afin de vérifier la pertinence des attributs et des niveaux choisis, et de s'assurer que la variation des niveaux des attributs était adéquate pour l'identification des paramètres de préférence dans le modèle de choix. Une fois déterminés les attributs, les niveaux et le nombre d'options, la théorie des plans d'expérience a été utilisée pour combiner les niveaux des attributs en ensembles de choix. Un plan factoriel fractionnaire orthogonal a servi à déterminer les niveaux des attributs inclus dans les ensembles de choix pour la première enquête pilote. Les paramètres de préférence estimés à partir des données de cette première enquête ont été utilisés comme estimations a priori pour l'élaboration d'un plan statistiquement efficient (critère d'efficacité D) basé sur les erreurs types prédites des estimations des paramètres. Si l'on possède quelque information que ce soit sur les a priori, ce genre de plan génère toujours une performance supérieure à celle des plans orthogonaux (ChoiceMetrics, 2018^[5]). Afin d'accroître la robustesse du plan face aux erreurs de spécification des a priori, on a également utilisé un plan bayésien efficient spécifiant les distributions des paramètres plutôt que des estimations ponctuelles. Outre l'efficacité D, l'équilibre des attributs constituait un important critère qui a été maintenu dans la conception des ensembles de choix. Lorsque plus de six scénarios de choix étaient requis pour l'identification du modèle économétrique, les questions étaient séparées en groupes et assignées de manière aléatoire aux répondants, de sorte que chaque répondant soit interrogé sur six scénarios par domaine thématique.

Une première enquête pilote auprès de 540 répondants, réalisée en avril 2022, a servi à affiner le questionnaire. Cette enquête pilote a été menée dans tous les pays participants et a permis de déceler les questions posant des problèmes à partir du temps moyen de réponse par question. Les réponses issues des questions fondées sur la MCD ont servi à optimiser les ensembles de choix pour la deuxième enquête pilote, conduite en mai 2022. Parmi les autres changements apportés au questionnaire après ce deuxième test, on compte un peaufinage supplémentaire des ensembles de choix, sur la base d'estimations actualisées des paramètres de préférence, ainsi que des révisions destinées à améliorer la lisibilité des énoncés complexes.

Technologie utilisée et traduction

Les questionnaires en ligne ont été programmés de telle sorte qu'il soit possible d'y répondre sur les navigateurs Internet courants depuis une variété d'appareils, dont les téléphones portables. La plateforme permettait l'utilisation de formats de réponse variés pour différentes questions. Par exemple, les répondants pouvaient indiquer à l'aide d'une barre de curseur le degré de probabilité qu'ils accordaient à certains événements, ou leur degré d'adhésion possible à une mesure publique. Le temps médian cible

pour les réponses à l'enquête était d'environ 20 minutes. Une fois la version anglaise programmée, le questionnaire a été traduit en allemand, arabe, espagnol, français, hébreu, italien, néerlandais et suédois, puis 15 versions distinctes ont été établies pour tenir compte de la terminologie propre à chaque pays (par exemple, dans les versions anglaises pour les États-Unis et pour le Canada), ainsi que de leur devise et leur système d'unités de mesure. Les membres du groupe de pilotage ont été invités à effectuer un dernier contrôle des questionnaires traduits.

Sélection et recrutement des répondants et échantillonnage par quotas

L'échantillon cible est composé du grand public âgé de 18 ans ou plus qui est entièrement ou partiellement responsable des dépenses du ménage (par exemple, le règlement des factures des services publics ou l'achat d'une voiture ou d'électroménagers). Les répondants ont été recrutés dans les panels en ligne non probabilistes/volontaires d'Ipsos dans les pays participants, sur la base de leurs données de profil (âge, genre et région) et de la taille prédéfinie des sous-échantillons. Pour garantir la représentativité de l'échantillon, des quotas ont été fixés en ce qui concerne l'âge, le genre, la région géographique et le revenu (voir plus loin la section sur les modalités d'établissement des quotas). Une fois un quota atteint, les répondants qui présentaient les caractéristiques correspondantes ne pouvaient plus remplir le questionnaire. Les participants sélectionnés en fonction de ces caractéristiques étaient invités par courriel à répondre à l'enquête sans que les thèmes traités dans le questionnaire soient mentionnés en amont. Afin d'encourager leur participation aux sondages, les membres des panels se voient offrir des points de récompense lorsqu'ils prennent part à une enquête. Le nombre de points attribués pour chaque enquête varie en fonction d'un certain nombre de facteurs, dont la longueur et la complexité du questionnaire. Avant de commencer le questionnaire, les répondants potentiels devaient indiquer s'ils remplissaient le critère de sélection (influence dans les décisions financières du ménage). Lorsque ce n'était pas le cas, ils recevaient un message les remerciant du temps consacré à l'enquête et ils étaient retirés de l'échantillon. Malgré la rigueur apportée à la stratification et à l'échantillonnage par quotas, il est possible que certaines caractéristiques des répondants, corrélées avec l'utilisation d'Internet, n'aient pas été relevées. Cette corrélation peut avoir introduit un biais dans la sélection de l'échantillon. Il est donc recommandé aux chercheurs qui s'appuient sur ces données de bien étudier l'incidence que ce biais de sélection, lié à l'utilisation d'Internet, pourrait avoir sur les résultats de leurs travaux.

Contrôle de la qualité

La qualité des réponses au questionnaire a fait l'objet d'une étroite surveillance pendant le travail de terrain. Les questionnaires terminés ont été contrôlés en vue de déterminer les répondants rapides, les répondants donnant la même réponse à toutes les questions et les non-réponses. Les répondants rapides ont été définis comme étant ceux qui remplissaient une partie donnée en moins de la moitié du temps médian de réponse à cette partie. Si un répondant était signalé pour au moins deux des trois contrôles de la qualité, il était retiré de l'ensemble de données final. Le Tableau A B.3 décrit le processus de sélection appliqué par le prestataire d'enquête.

Tableau A B.3. Nombre d'entretiens classés comme étant de mauvaise qualité durant le travail de terrain

Entretiens de mauvaise qualité	
Répondants rapides	2 555
Répondants donnant la même réponse à toutes les questions	863
Non-réponses	128
Mauvaise qualité (répondants signalés pour au moins 2 des contrôles ci-dessus)	300

L'OCDE a procédé à un contrôle supplémentaire de la qualité des données à partir du seul critère de la rapidité et a exclu 506 autres répondants, soit 2.8 % de l'échantillon restant. Ces répondants avaient rempli les parties du questionnaire en moins du tiers du temps médian de réponse propre à la partie concernée et au pays. L'échantillon total final compte 17 216 répondants.

Temps de réponse et taux d'abandon

Le Tableau A B.4 montre les taux d'abandon par pays. Le taux d'abandon correspond à la part des répondants qui ont commencé à remplir le questionnaire, mais n'ont pas terminé. Les répondants potentiels qui ont été retirés pour cause de quota atteint ou après la question de filtrage ne sont pas inclus dans les calculs³. Le taux d'abandon total a été de 26 %.

Tableau A B.4. Exclusions au filtrage, abandons et questionnaires entièrement remplis, par pays

	Exclusions au filtrage		Abandon de l'enquête	Questionnaires entièrement remplis	Taux d'abandon
	Hors cible	Hors quota			
Total	1 837	6 180	6 138	17 722	25.7 %
Belgique	179	377	412	1 807	18.6 %
Canada	212	414	503	1 805	21.8 %
France	157	755	464	1 804	20.5 %
Pays-Bas	125	568	703	1 803	28.1 %
Israël	361	1 365	1 037	1 805	36.5 %
Suède	153	823	741	1 805	29.1 %
Suisse	204	1 029	548	1 804	23.3 %
Royaume-Uni	129	522	721	1 802	28.6 %
États-Unis	317	327	1 009	3 287	23.5 %

Note : Le taux d'abandon est calculé selon la formule suivante : (ont abandonné) / (ont abandonné + ont complété).

Objectifs des quotas et statistiques de l'échantillon pondéré

Pour garantir un échantillon représentatif et éviter les biais, l'échantillon a été stratifié en fonction du revenu, de l'âge, du genre et de la région dans chacun des neuf pays. Les quotas d'échantillonnage ont été établis sur la base de données démographiques provenant de sources statistiques officielles⁴. Le revenu a été stratifié par quintiles de revenu après impôt. L'âge a été stratifié selon les groupes suivants : 18 à 24 ans, 25 à 34 ans, 35 à 44 ans, 45 à 54 ans, 55 ans et plus. Sur le plan du genre, la répartition entre hommes et femmes s'établissait approximativement à 50 %-50 % ; dans certains pays, la proportion de femmes était légèrement plus élevée. Les régions ont été stratifiées en 4 régions seulement aux Pays-Bas et en Belgique, et en plus de 12 régions au Royaume-Uni et en France. L'enquête a permis de collecter un ensemble de données unique de plus de 17 670 ménages dans neuf pays.

Pour corriger les déséquilibres entre les objectifs d'âge, de genre, de région et de revenu, des facteurs de pondération ont été calculés pour assurer la représentativité au niveau de la population. Les pondérations post-stratification ont été calculées pays par pays sur la base des variables d'âge, de genre, de région et de revenu. Pour les répondants n'ayant pas déclaré de revenu (environ 11 % de l'échantillon), le revenu a été imputé à l'aide d'un modèle logit multinomial. Le Tableau A B.5 compare les proportions de l'échantillon pondéré aux proportions de l'échantillon cible.

Tableau A B.5. Objectifs de quota par rapport à l'échantillon pondéré

BELGIQUE	Objectif	Échantillon pondéré
Genre ¹		
Homme	49 %	48 %
Femme	51 %	51 %
Âge		
18-24	10 %	10 %
25-34	16 %	16 %
35-44	16 %	16 %
45-54	17 %	17 %
55+	41 %	41 %
Revenu mensuel des ménages		
0-1 399 EUR	20 %	18 %
1 400-1 899 EUR	20 %	18 %
1 900-2 399 EUR	20 %	19 %
2 350-2 949 EUR	20 %	18 %
Plus de 2 950 EUR	20 %	15 %
Je ne sais pas		2 %
Je préfère ne pas répondre.		10 %
Région		
Bruxelles	10 %	10 %
Flandre	58 %	58 %
Wallonie	32 %	32 %
CANADA	Objectif	Échantillon pondéré
Genre		
Homme	49 %	49 %
Femme	51 %	50 %
Âge		
18-24	10 %	11 %
25-34	16 %	17 %
35-44	16 %	17 %
45-54	17 %	16 %
55+	41 %	40 %
Revenu mensuel des ménages		
0-2 083 CAD	20 %	18 %
2 084-3 333 CAD	20 %	18 %
3 334-5 000 CAD	20 %	19 %
5 001-6 667 CAD	20 %	19 %
Plus de 6 668 CAD	20 %	17 %
Je ne sais pas.		2 %
Je préfère ne pas répondre.		7 %
Région		
Alberta	12 %	12 %
Colombie-Britannique	14 %	14 %
Manitoba	4 %	4 %
Terre-Neuve-et-Labrador	1 %	1 %
Nouvelle-Écosse	3 %	3 %
Ontario	40 %	40 %
Île-du-Prince-Édouard	0 %	0 %
Québec	23 %	23 %
Saskatchewan	3 %	3 %
Yukon	0 %	0 %
Territoires du Nord-Ouest	0 %	0 %

Nunavut	0 %	0 %
FRANCE	Objectif	Échantillon pondéré
Genre		
Homme	48 %	46 %
Femme	52 %	53 %
Âge		
18-24	14 %	14 %
25-34	14 %	14 %
35-44	15 %	15 %
45-54	16 %	16 %
55+	40 %	40 %
Revenu mensuel des ménages		
0-1 250 EUR	20 %	18 %
1 250-1 649 EUR	20 %	19 %
1 650-1 999 EUR	20 %	20 %
2 000-2 649 EUR	20 %	18 %
Plus de 2 650 EUR	20 %	18 %
Je ne sais pas.		1 %
Je préfère ne pas répondre.		7 %
Région		
Île-de-France	18 %	18 %
Centre-Val de Loire	4 %	4 %
Bourgogne-Franche-Comté	4 %	4 %
Normandie	5 %	5 %
Hauts-de-France	9 %	9 %
Grand Est	9 %	9 %
Pays de la Loire	6 %	6 %
Bretagne	5 %	5 %
Nouvelle-Aquitaine	9 %	10 %
Occitanie	9 %	9 %
Auvergne-Rhône-Alpes	12 %	12 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	8 %	8 %
Corse	1 %	1 %
ISRAËL	Objectif	Échantillon pondéré
Genre		
Homme	48 %	48 %
Femme	52 %	52 %
Âge		
18-24	21 %	21 %
25-34	19 %	18 %
35-44	17 %	17 %
45-54	15 %	15 %
55+	29 %	29 %
Revenu mensuel des ménages		
0-5 970 NIS	20 %	17 %
5 970-10 705 NIS	20 %	18 %
10 706-15 966 NIS	20 %	19 %
15 967-22 722 NIS	20 %	18 %
Plus de 22 723 NIS	20 %	18 %
Je ne sais pas.		2 %
Je préfère ne pas répondre.		8 %
Région		
Centre	26 %	26 %

Haïfa	13 %	13 %
Jérusalem	11 %	11 %
Nord	17 %	17 %
Sud	14 %	14 %
Tel-Aviv	19 %	19 %
PAYS-BAS	Objectif	Échantillon pondéré
Genre		
Homme	49 %	49 %
Femme	51 %	50 %
Âge		
18-24	15 %	15 %
25-34	15 %	15 %
35-44	14 %	14 %
45-54	17 %	17 %
55+	39 %	39 %
Revenu mensuel des ménages		
0-1 450 EUR	20 %	18 %
1 450-1 899 EUR	20 %	18 %
1 900-2 399 EUR	20 %	18 %
2 400-3 049 EUR	20 %	18 %
Plus de 3 050 EUR	20 %	16 %
Je ne sais pas.		3 %
Je préfère ne pas répondre.		10 %
Région		
Nord	10 %	10 %
Est	21 %	21 %
Ouest	48 %	48 %
Sud	22 %	21 %
SUÈDE	Objectif	Échantillon pondéré
Genre		
Homme	50 %	50 %
Femme	50 %	49 %
Âge		
18-24	14 %	14 %
25-34	17 %	17 %
35-44	15 %	15 %
45-54	16 %	16 %
55+	38 %	38 %
Revenu mensuel des ménages		
0-14 050 SEK	20 %	19 %
14 050-19 299 SEK	20 %	19 %
19 300-24 399 SEK	20 %	19 %
24 400-31 049 SEK	20 %	18 %
Plus de 31 050 SEK	20 %	17 %
Je ne sais pas.		2 %
Je préfère ne pas répondre.		6 %
Région		
Stockholm	23 %	23 %
Östra Mellansverige (Suède du Centre-Est)	17 %	17 %
Sydsverige (Suède du Sud)	15 %	15 %
Norra Mellansverige (Suède du Centre-Nord)	8 %	8 %
Mellersta Norrland (Norrland du Centre)	4 %	4 %
Övre Norrland (Norrland du Nord)	5 %	5 %
Småland med Öarna (Småland et les Îles)	8 %	8 %

Västsverige (Suède de l'Ouest)	20 %	20 %
SUISSE	Objectif	Échantillon pondéré
Genre		
Homme	49 %	49 %
Femme	51 %	51 %
Âge		
18-24	12 %	12 %
25-34	16 %	16 %
35-44	17 %	17 %
45-54	17 %	17 %
55+	38 %	38 %
Revenu mensuel des ménages		
0-2 706 CHF	20 %	17 %
2 706-3 576 CHF	20 %	19 %
3 577-4 599 CHF	20 %	18 %
4 600-6 132 CHF	20 %	17 %
Plus de 6 133 CHF	20 %	16 %
Je ne sais pas.		2 %
Je préfère ne pas répondre.		11 %
Région		
Région lémanique	19 %	19 %
Espace Mittelland	22 %	22 %
Suisse du Nord-Ouest	14 %	14 %
Zurich	18 %	18 %
Suisse orientale	14 %	14 %
Suisse centrale	10 %	9 %
Tessin	4 %	4 %
ROYAUME-UNI	Objectif	Échantillon pondéré
Genre		
Homme	49 %	47 %
Femme	51 %	52 %
Âge		
18-24	14 %	14 %
25-34	16 %	16 %
35-44	15 %	15 %
45-54	16 %	16 %
55+	38 %	38 %
Revenu mensuel des ménages		
0-950 GBP	20 %	18 %
950-1 249 GBP	20 %	18 %
1 250-1 649 GBP	20 %	18 %
1 650-2 249 GBP	20 %	17 %
Plus de 2 250 GBP	20 %	16 %
Je ne sais pas.		2 %
Je préfère ne pas répondre.		10 %
Région		
Nord-Est	4 %	4 %
Nord-Ouest	11 %	11 %
Yorkshire et Humberside	8 %	8 %
Midlands de l'Ouest	9 %	9 %
Midlands de l'Est	7 %	7 %
Est-Anglie	9 %	9 %
Sud-Ouest	8 %	8 %

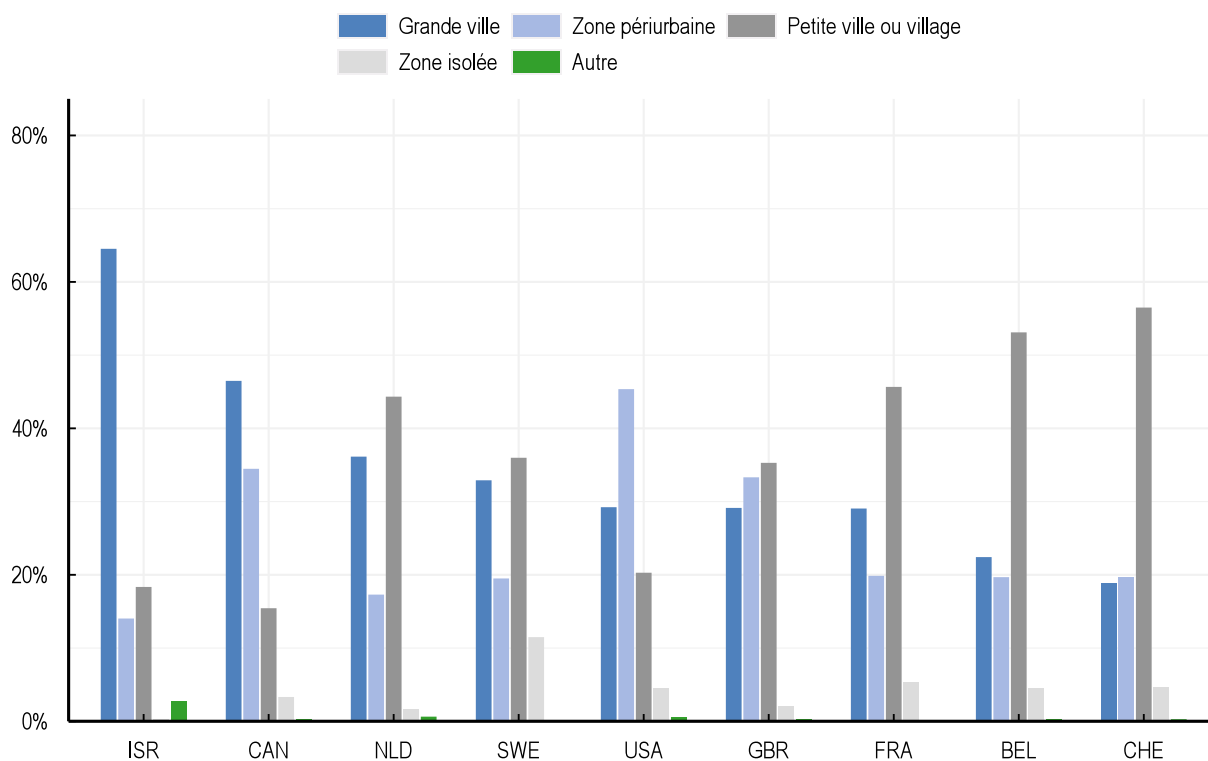
Sud-Est	14 %	14 %
Grand-Londres	15 %	14 %
Pays de Galles	5 %	5 %
Écosse	8 %	8 %
Irlande du Nord	3 %	3 %
ÉTATS-UNIS	Objectif	Échantillon pondéré
Genre		
Homme	49 %	47 %
Femme	51 %	51 %
Âge		
18-24	16 %	16 %
25-34	17 %	17 %
35-44	16 %	16 %
45-54	15 %	15 %
55+	36 %	36 %
Revenu mensuel des ménages		
0- 2 803 USD	20 %	17 %
2 803-4 167 USD	20 %	19 %
4 168-8 333 USD	20 %	19 %
8 334-16 667 USD	20 %	20 %
Plus de 16 668 USD	20 %	18 %
Je ne sais pas.		3 %
Je préfère ne pas répondre.		4 %
Région		
Nouvelle Angleterre	5 %	5 %
Middle Atlantic (Centre du littoral atlantique)	13 %	13 %
Centre-Est-Nord	14 %	14 %
Centre-Ouest-Nord	6 %	6 %
Atlantique Sud	20 %	20 %
Sud-Est	6 %	6 %
Sud-Ouest	12 %	12 %
Mountain (montagnes Rocheuses)	8 %	8 %
Pacifique	17 %	17 %

1. La somme des proportions de l'échantillon pondéré ne correspond pas à 100 parce que les répondants avaient la possibilité de répondre « Autre » ou « Je préfère ne pas répondre ».

Caractéristiques sociodémographiques nationales non utilisées pour l'échantillonnage par quotas

Graphique A B.1. Lieu de résidence

Proportion de membres de l'échantillon vivant dans les différents types de lieu de résidence

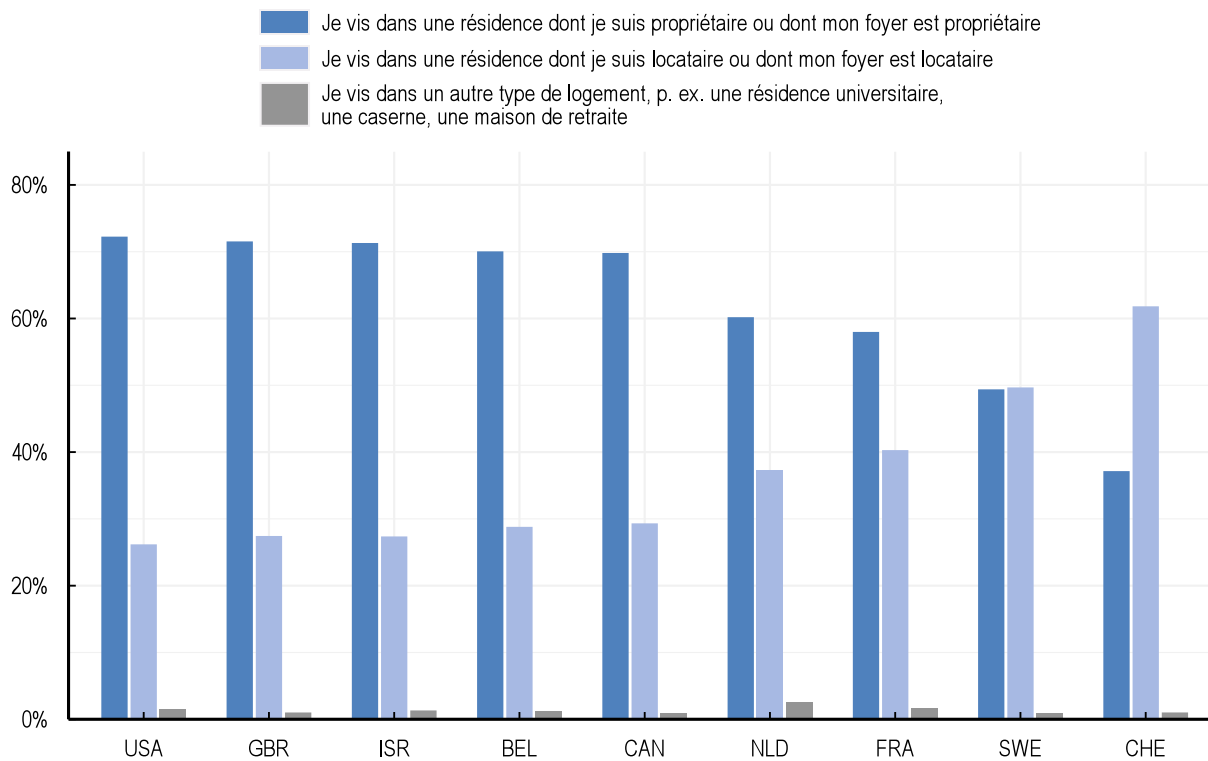


Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/yftua4>

Graphique A B.2. Statut de propriétaire/locataire

Proportion de membres de l'échantillon vivant dans les différents types de logement



Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/dij8wt>

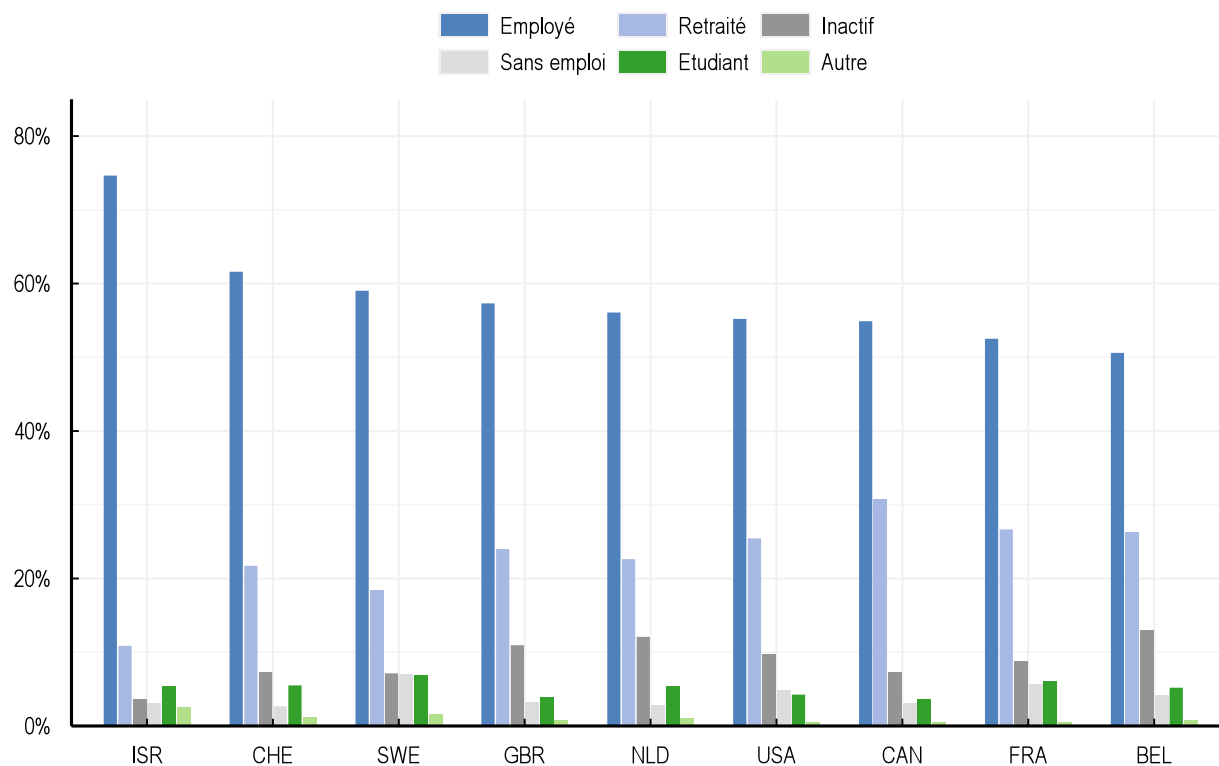
Tableau A B.6. Éducation

Proportion de membres de l'échantillon ayant dit avoir terminé des études supérieures


Pays	Études supérieures
BEL	47 %
CAN	41 %
CHE	24 %
FRA	31 %
GBR	54 %
ISR	48 %
NLD	44 %
SWE	33 %
USA	47 %

Graphique A B.3. Emploi

Proportion de membres de l'échantillon selon le statut d'emploi



Source : OCDE (2022), Enquête sur les politiques de l'environnement et l'évolution des comportements individuels.

StatLink  <https://stat.link/fnlrkw>

Références

- Bateman, I. et al. (2002), « Economic valuation with stated preference techniques: a manual. », [3]
Economic valuation with stated preference techniques: a manual.
- ChoiceMetrics (2018), « Ngene 1.2 User Manual and Reference Guide », <http://www.choice-metrics.com> (consulté le 5 août 2022). [5]
- OCDE (2018), *Cost-Benefit Analysis and the Environment Further Developments and Policy Use: PART I Discrete choice experiments*, https://www.oecd-ilibrary.org/environment/cost-benefit-analysis-and-the-environment/discrete-choice-experiments_9789264085169-8-en (consulté le 17 février 2020). [4]
- OCDE (2013), *Greening Household Behaviour: Overview from the 2011 Survey*, OECD Studies on Environmental Policy and Household Behaviour, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264181373-en>. [1]
- OCDE (2011), *Politique de l'environnement et comportement des ménages*, Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264096776-fr>. [2]

Notes

¹ Aux États-Unis, 3 270 ménages ont été interrogés.

² Il convient de noter que les échantillons diffèrent d'une édition à l'autre de l'enquête.

³ Le taux d'abandon correspond à la proportion de répondants qui ont satisfait à la question de filtrage et ont commencé à répondre au questionnaire, mais n'ont pas poursuivi jusqu'à la fin.

⁴ Eurostat, 2020 ; American Community Survey (ACS) ; Statistique Canada, Estimations de la population ; 20-07421901 *NATO Public Opinion MENA* (OTAN, Opinion publique, Moyen-Orient et Afrique du Nord).

Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages

Comportement des ménages et environnement

OPÉRER DES CHOIX DURABLES SUR FOND DE CRISES INTERDÉPENDANTES

Les choix des ménages – quoi manger, par quel moyen se rendre au travail, comment se chauffer, etc. – sont lourds de conséquences pour l'environnement. Alors qu'il est plus que jamais nécessaire d'agir en faveur de l'environnement et d'évoluer vers des modes de consommation plus soutenables, rendre ces choix plus durables promet de réduire notablement les incidences environnementales. Or, dans un contexte marqué par une accumulation de crises interdépendantes, les gouvernements peinent à accompagner les ménages afin de concrétiser ce potentiel.

Le présent ouvrage passe en revue les résultats de l'enquête 2022 de l'OCDE sur la politique de l'environnement et l'évolution des comportements individuels. Cette enquête porte sur les attitudes et les comportements des ménages concernant l'énergie, les transports, les déchets et les systèmes alimentaires. Elle a été réalisée auprès de plus de 17 000 ménages dans 9 pays : Belgique, Canada, États-Unis, France, Israël, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède et Suisse. L'enquête a aussi servi à recueillir des informations sur les raisons pour lesquelles les personnes interrogées changent de comportement et sur les obstacles qu'elles doivent surmonter, et offre de ce fait une source unique de données empiriques pour éclairer l'action des pouvoirs publics en faveur de modes de consommation plus durables.



IMPRIMÉ ISBN 978-92-64-84293-9
PDF ISBN 978-92-64-79818-2



9 789264 842939